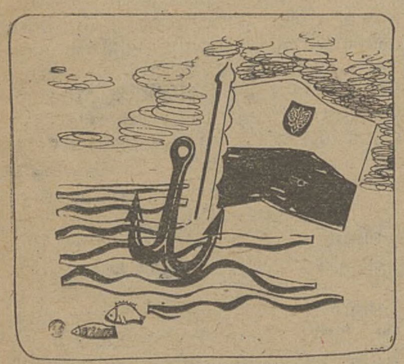
POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień *Dnia 4-go lipca 1942r.* **Rok IV. Nr. 27**

O BAGAŻ POWROTNY



Trudno dziś przewidzieć, kiedy nastąpi ta chwila, która zelektryzuje nasze wychodźcze społeczeństwo hasłem przygotowywania się do odlotu. Każdy z nas pragnąłby, aby przyszła jak najprędzej. Możliwe jest, że nastąpi ona zupełnie niespodziewanie, może prędzej, niż się tego spodziewają najwięksi optymiści. A może pesymiści będą mieli rację? W każdym bądź razie, nadejścia tej chwili nie można koniecznie wiązać z ogłoszoną już oficjalnie przez BBC długo, bo parę lat mającą trwać wojną na Pacyfiku. Ta *nasza* chwila będzie stanowczo wcześniejsza.

Nastąpi wówczas wśród Polonii brytyjskiej zbieranie nie tylko tułaczych węzełków bagażu materialnego, ale, przynajmniej u wielu, pewne zsumowanie tego dorobku duchowego, który zdołaliśmy nagromadzić podczas lat naszej tuaczki.

Ważniejszy będzie bagaż niematerialny, który z tego niespotykanego w dziejach pobytu dużego odłamu społeczeństwa polskiego na gościnnych Wyspach Brytyjskich i na ziemiach Imperium, zdołamy zgromadzić. Wielu będzie niestety obarczonych tylko pewną porcją lat, która im podczas pobytu w Imperium przybyła. Spodziewajmy się jednak, że ilość ich, nie będzie większa od tych, którym nie służy wilgotny klimat i wracać będą z reumatyzmem. Może to im się jednak tak tylko, zdaje, że to klimat winien, a to po prostu lata, które przybyły?

Powietrze tu jest wilgotne, ale powietrze jest tu morskie. Większość z pośród nas odczuwa jego wilgotność a nie czuje jego morskości. A byłoby bardzo korzystne, abyśmy do naszego, powrotnego bagażu zabrali stąd nie tylko widoczne ślady wilgotności: reumatyzm u niektórych, ale też przede wszystkim tę morskość tutejszej atmosfery.

Abyśmy ją zabrali i zawieźli do Polski w naszych sercach, uczuciach i w rozumie. Abyśmy przebywając jeszcze tutaj, umieli patrzeć i widzieć to, czego nie widać na ulicach Londynu, lub innych miast czy osiedli "zielonych wysp," widzieć to, przez co te wyspy doszły do stanowiska dominującego na globie i to, co daje im potęgę, mogącą stawiać opór sprzysięgłym na nie siłom. Związaliśmy przecież z całkowitym zaufaniem nasz los z losem tych wysp, tego Imperium i mocno wierzymy, więcej, jesteśmy pewni, że zrobiliśmy dobrze, że sprawiedliwość i zwycięstwo są po ich i naszej stronie. Dlatego powinniśmy znać przyczyny siły i spokoju tych wysp.

Imperium tak wielkie i tak potężne powstało i trwa prawie bez posiadania silnego wojska i gwałtownie się je tworzy dopiero teraz, kiedy bez niego już obejść się nie można, gdy zawiedli silni na lądzie sojusznicy, na których liczono. Imperium doszło do swej światowej potęgi, przetrwało niejeden kataklizm i niejedną burzę, przede wszystkim dzięki swojej morskości. To ona także zamieniła rolnicze, uprawiające hodowlę, prawie biedne wyspy, na Imperium panujące na morzach i dużych częściach kontynentów.

Chodziło by więc o to, aby w naszym powrotnym bagażu znalazło się dużo wiadomości o tej sile, która zbudowała to Imperium i dużo przekonania, że choć nie wszystko i nie w tej samej skali, ale w pewnych podstawowych zasadach zastosowanych w odpowiedniej proporcji, da się przeszczepić na grunt polski, tak bardzo podatny, tak bardzo pojętny. Byle tylko o tym wiedzieć, chcieć tego i umieć to wykorzystać.

Pierwsza wątpliwość na jaką się tutaj natrafia, gdy wszczyna się rozmowę o sprawach morskich, to twierdzenie, że przecież Polska nie jest wyspą jak Anglia, nigdy zatem nie pójdzie w jej ślady i nie osiągnie jej stanowiska. Jest to uwaga bardzo względnie słuszna—o ile nie służy za rozgrzeszenie i w ogóle machnięcie ręką na sprawy morskie. Rzeczywiście, wyspiarskie położenie W. Brytanii sprzyjało niezwykle rozwojowi spraw morskich i zwalniało tutejsze społeczeństwo od szeregu innych bardzo ważnych zadań, przede wszystkim od obrony granic lądowych.

Tak, ale nie powinniśmy zapominać, że zanim tutejsi ludzie przyswoili sobie sztukę żeglarską, zanim uznali tę drogę za główny środek do celu i zanim cel ten wywalczyli, przeszły wieki. Anglia, część wysp brytyjskich, była w sprawach morskich prawie niemowlęciem, gdy władztwo na morzach posiadały kraje, nie wyspy: Hiszpania, Portugalia, potem maleńka Holandia, która mierzyła nawet z początku skutecznie swój morski oręż z orężem brytyjskim.

Nie trzeba być wyspą, aby być państwem morskim i w rozsądnych granicach i proporcji uczestniczyć w tych wszystkich korzyściach, które morze daje narodowi i państwu,—oczywiście wówczas, gdy wkłada się w pracę morską dużo zrozumienia, wysiłków i trudu.

W Polsce międzywojennej, dzięki garstce ludzi rozumiejących zagadnienie, wśród wielu trudów, ale i czasami w okolicznościach częściowo sprzyjających, myśl morska zaczęła sobie żłobić wśród społeczeństwa co raz to szersze zrozumienie. Uczucia dla morza mieliśmy dosyć, lecz uzyskany dostęp do morza w początkach naszej niepodległości można było porównać do klejnotu w rękach nieświadomego, który wyczuwa jego wartość, lecz nie wie, co z nim począć. Zespół tych, którzy wiedzieli, był zrazu zbyt nikły i pośród olbrzymich zagadnień spiętrzonych przed powstającym państwem, głos ich był zbyt małoznaczący.

Teraz jesteśmy dumni z naszego dorobku morskiego w niepodległej erze międzywojennej —i słusznie, ale ani nie pamiętamy tego trudu i tych przeszkód ze strony własnych naszych władz i społeczeństwa, które musiały być przezwyciężone, ani tego, czego by można było dokonać, gdyby nie te przeszkody i brak zrozumienia.

Główne walory naszego dorobku morskiego: marynarka wojenna i handlowa, ważą znacząco nie tylko swą ciężką, nieprzerwaną i pełną poświęceń służbą wojenną, ale także swym wkładem natury polityczno-moralnej, który wniosły tu pierwsze. Bandera polska, czy to w rozgwarze bitewnym, czy na długich szlakach mórz, czy wreszcie w portach różnych kontynentów niesie widomie Imię Polski — oswaja z niem, zyskuje dla niego uznanie i sympatię nawet tych środowisk, do których rzadziej dociera pisane czy mówione o Polsce słowo.

Obecność Polski na morzach jest tak, jak trwanie wojennego trudu żołnierza na lądach i lotnika w powietrznych przestrzeniach udokumentowaniem ciągłości naszego Państwa, naszej żywotności narodowej i wytężonej chęci odzyskania należnej niepodległości. Obecność bandery naszej na morzach, jest nadto dowodowym zaznaczeniem, że na tych morzach byliśmy współgospodarzami, jesteśmy i chcemy pozostać, że zasięg zainteresowań i działania naszego Kraju nie ogranicza się do naszych byłych i przyszłych granic lądowych i stosunków wyłącznie z naszymi bezpośrednimi sąsiadami na lądzie. Nasz dorobek morski wprowadził nas w rodzinę narodów na morzach, dał i nieprzerwanie daje dowody, że posiadamy do tego odpowiednie cechy i możliwości.

Polski marynarz, wojenny i handlowy, na przekór początkowej niewierze swoich i obcych, wykazał, że umie opanować rzemiosło morskie i że na tym nieznanym jego ojcom żywiole, umie się czuć pewnie i dobrze. Polski inteligent, rzemieślnik, robotnik i chłop z dziada pradziada związany z warsztatem na lądzie, czy skibą ziemi ojczystej —dał i daje dowody, że potrafi być marynarzem, wcale nie gorszym od innych, lecz przeważnie lepszym!

Posiadamy sprawdzone warunki po temu, aby z narodu najlepszych uczuć dla kawalerii, stać się narodem tak samo rozumiejącym dobrych marynarzy, których już posiadamy. Gdy minęły wieki naszych kolonizatorskich i ekspansyjnych możliwości lądowych, w których taką rolę odgrywała kawaleria, istnieje jedna możliwa przemiana. Rolę siły dźwigającej ekspansję przejmie marynarz handlowy a ochronę naszych osiągnięć i naszych dążeń w tej dziedzinie sprawować będzie marynarz wojenny.

Gwałtownie przerwany w 1939 roku rozwój Polski będzie podjęty w pewnego rodzaju rodzinnej współpracy powojennego świata, która już dziś przewiduje sprawiedliwy podział bogactw ziemi. Wyobrażam sobie, że nasz udział w otrzymaniu tych środków (przez które rozumiem sprawę finansów i dostępu do surowców) zależeć będzie w dużej mierze od czynika natury moralnej, czyli naszej postawy, naszych zasług i wkładu w tę wojnę. Jest bezsporne, że w tym jesteśmy chyba bezkonkurencyjni.

Ale ważki jest i drugi czynnik natury bardziej prozaicznej. Czynnik osądu naszych możliwości zasobowych i naszych zamiarów. Jeżeli te pierwsze są wielkie i znane, to sprawa naszych zamiarów zależy od nas, od przedstawienia przez nasze kompetentne czynniki w odpowiednim czasie odpowiednim sferom, naszego planu gospodarczego i wyzyskania naszych zasobów i możliwości. Nasz dwudziestoletni dorobek morski i wojenny trud naszych marynarek, są doskonałymi rzecznikami naszych śmiałych aspiracyj.

Realne wartości z uwzględnienia zagadnień morskich na czołowym miejscu w programach odbudowy naszej państwowości są wielorakie. Wymienię zasadnicze. Zmiana oceny naszej wartości w polityce międzynarodowej, wzmocnienie więzów łączących nas z państwami anglo-saskimi. Rozwój naszej floty wojennej a z nią zaakcentowanie naszego stanowiska na Bałtyku i asekuracja naszych morskich wysiłków gospodarczych. Rozwój naszej floty handlowej, która w 1939 r., wynosiła zaledwie ponad 100 tysięcy ton i obsługiwała zaledwie jedną dziesiątą 75% przez morze przechodzącego obrotu zewnętrznego naszego handlu, którego notabene całość była zaledwie ułamkiem jednego procentu handlu ogólnoświatowego. Rozwój budownictwa okrętowego, sięgającego swym wpływem przez stocznie do hut i zakładów przemysłowych wewnątrz całego Kraju. Rozwój zawodów potrzebnych dla różnych dziedzin morskich i przemysłu z nimi związanego—a przez to droga dla Polaków do obcych krajów, za morza, dla tworzenia placówek polskich powiązanych ściśle z Macierzą i ściśle dla niej pracujących. Od naszej prężności w tym kierunku, od inicjatywy prywatnej powiązanej z opieką i interesem państwa, zależeć będą dalsze etapy naszego bezpośredniego udziału w eksploatacji surowców i płodów zamorskich.

Te wszystkie dziedziny zwiążą z Macierzą realnie, pracą i wysiłkiem naszą zamorską Polonię. Zwiążą one coraz to liczniejsze masy ludności Kraju, które jeśli pójdą częściowo za morze, to nie jako, na cudzą łaskę zdana, poprzednia emigracja, lecz jako wysłannicy własnego Państwa, nie jako najmici u obcych, lecz eksploatatorzy dla dobra swego Kraju i własnego pożytku.

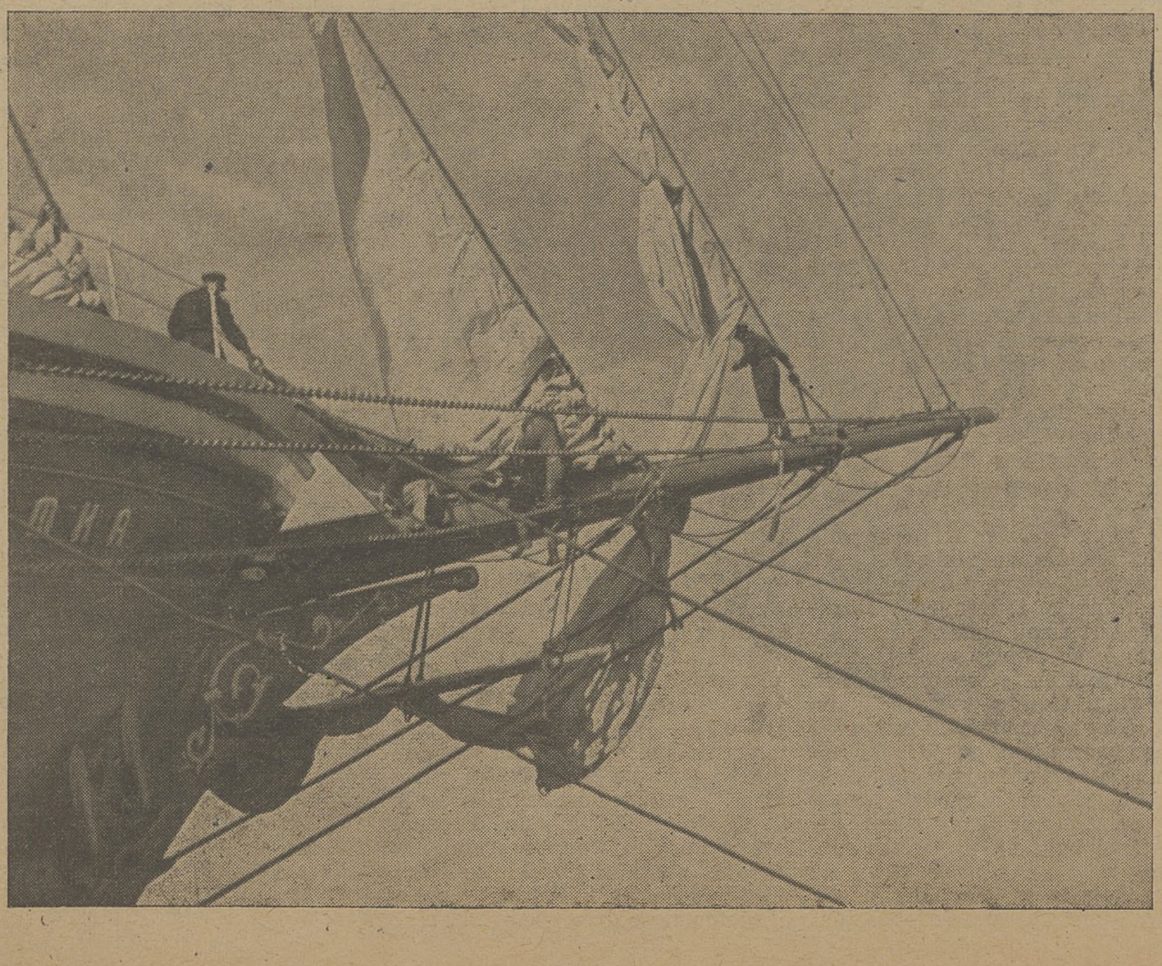
Zmienić się może oblicze naszego Kraju, którego obywatele znajdą przeróżne możliwości czynnego współudziału w budowie Polski na morzu, w potężnym pędzie współzawodnictwa z innymi ludami w pracy poza granicami własnego Kraju, lecz pod jego opieką i dla jego dobra.

W różnych krajach przeistoczenie społeczeństwa myślącego pojęciami lądowymi na społeczeństwo morskie, odbywało się postępowo w ciągu kilku pokoleń, w ciągu paru wieków. Czasami warunki lub nadzwyczajne okoliczności, proces ten przyśpieszały. Jestem zdania, że nasza teraźniejszość z niepodobną do zgłębienia, lecz pełną nadziei przyszłością—stanowi dla nas okoliczność osobliwą, jedyną może na przestrzeni wieków, która proces przemiany naszego nastawienia myślowego z lądowego na morskie, może wybitnie przyśpieszyć.

Nasza garść wygnańcza tu w kraju tak bardzo morskim, może się do tego przyczynić, jeśli zbierać będzie do "powrotnego bagażu" fakty i doświadczenia z dziedziny morskiej, przerabiać je w myślach i wyciągać wnioski dla działań już tutaj, potem dla pracy w Kraju, która stanowi naszą najgorętszą, naszą wspólną tęsknotę.

KAROL KORYTOWSKI

fot. Lubomir St. Święcicki



Handel morski dawnej Polski

Historyk francuski I. Laffémas, pisząc w r. 1606 o rozwoju handlu francuskiego /*L'Histoire du commerce de France*/ i porównując go z handlem innych krajów, taką czyni uwagę w odniesieniu do handlu zamorskiego Polski: "Polacy posyłają we wszystkie strony morza północnego i zachodniego drzewo na budowę okrętów, korę dębową i jesionową dla barwienia sukna, konopie na liny okrętowe, smołę, mąkę i wosk . . . z Niemcami prowadzą handel końmi, bydłem, solą warzoną, masłem i pieprzem, z Flamandami ołowiem, miedzią, saletrą i czerwcem i z tego żyją oraz utrzymują się wyśmienicie." To, że Polska od XV-go w. począwszy "utrzymywała się wyśmienicie" dzięki morzu—jest faktem, który się dość często pomija w rozważaniu podłoża naszej mocarstwowości za Jagiellonów.

"Polska murowana" króla Kazimierza Wielkiego pierwszy zastrzyk dobrobytu zawdzięcza spławowi zboża do Gdańska i karawanom handlowym, ciągnącym poprzez jej ziemie od Morza Czarnego do Bałtyku. Śpichlerze, które budował ostatni z Piastów, dowodzą jak wielkie znaczenie przywiązywano już wówczas do wywozu polskiego zboża.

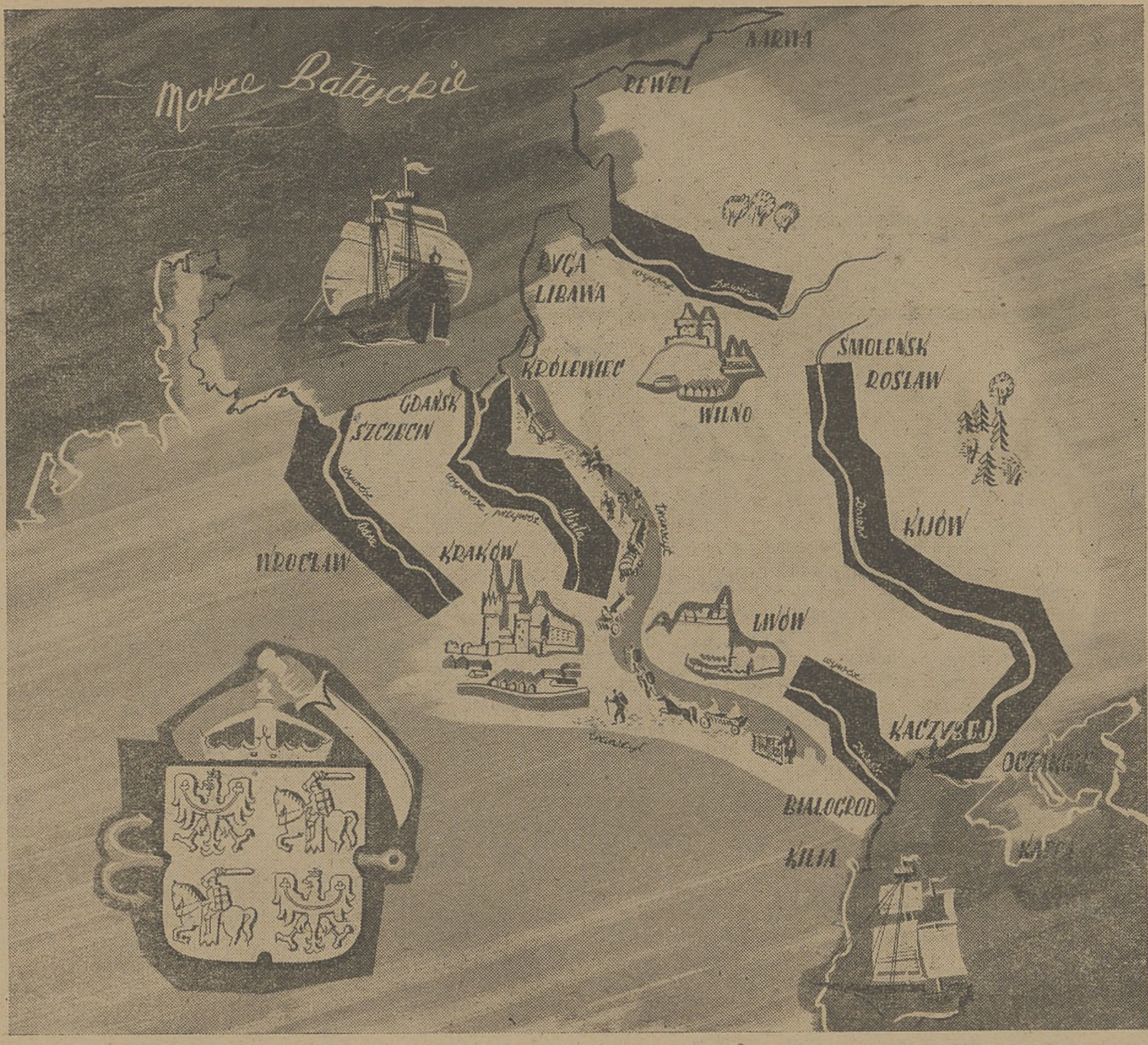
Nim jednak wrota bałtyckie rozwarły się na oścież przed handlem Polski i nim do jego rozporządzenia stanęła flota kilku miast nadmorskich, upłynął—od czasów Kazimierza Wielkiego—dłuższy, prawie stuletni okres czasu, kiedy to żywotne sprawy handlowe Polski związane były z Morzem Czarnym. Przez dłuższy czas /od X-go w. począwszy/ ośrodkiem całego handlu ze wschodem był Kijów, leżący na szlaku handlowym, łączącym Republikę Nowogrodzką z Carogrodem. Ale zburzenie Kijowa w r. 1241, a jeszcze przedtem usadowienie się u podstaw południowych jego handlowych dróg koczowniczych plemion mongolskich, położyło kres jego świetności handlowej. Ośrodek handlu ze wschodem przesuwa się dalej na zachód, na Ruś Czerwoną, skupiając się głównie we Lwowie. Przyłączenie Rusi do Polski w r. 1340 i długotrwałe walki o tę ziemię pomiędzy Litwą a Polską oraz węgierskie na nią zakusy—są wymownym świadectwem, jak wielką ta ziemia wartość posiadała dla każdego z partnerów. Zwaśnionym o nią państwom nie chodziło w istocie rzeczy o te czy inne grody, ale o szlaki handlowe i ośrodki wymiany towarów, jakie tu coraz gęściej powstawały.

W sporze z Litwą wygrał ostatecznie Kazimierz Wielki, który też z całą energią zabrał się do uporządkowania spraw na Rusi. Skorzystał na tej zapobiegliwej polityce króla głównie Lwów, obdarzony przezeń prawem magdeburskim. Odtąd też "lwi gród" wysuwa się na czoło innych miast ruskich i staje się głównym ośrodkiem handlu ze wschodem, głównie z Kilią, Białogrodem i Kaffą.

Najczynniejsza w tym ruchu handlowym była Kaffa, założona w r. 1259 przez Genueńczyków na Krymie. Tu był ich główny port czarnomorski, w którego zasięgu znajdowały się pomniejsze porty tego morza, jak Białogród u ujścia Dniestru, Kaczybej przy limanie Dnieprowym i Kilia w pobliżu ujścia Prutu i Dunaju. Prócz Genui, w handlu tym zainteresowana była również i Wenecja.

Głównym źródłem zysku miast polskich był przewóz dostarczanych przez Wenecjan i Genueńczyków towarów i wysyłanych drogą lądową na zachód do Rygi, Królewca, Gdańska, Szczecina, Wrocławia, Augsburga, Norymbergi i Brugge. Wywóz zboża polskiego na Morze Czarne stanowił stosunkowo niewielką pozycję w handlu wschodnim. Spławiano je Dniestrem i ładowano na okręty genueńskie. Wyspy Morza Śródziemnego były głównym odbiorcą tego zboża, a w pewnych okresach także i Konstantynopol.

Flota genueńska miała prawie wyłączny monopol przewozowy na Morzu Czarnym. To też ze strony Polski nie szczędzono starań o jak największe zabezpieczenie handlu genueńskiego, gwarantując mu specjalnymi przywilejami jak najszerszy dostęp do kraju. Upadek Kaffy w r. 1475 zachwiał polskim handlem czarnomorskim, ale w sumie nie odbiło się to ujemnie na bilansie handlowym Rzeczypospolitej. Już bowiem w tym czasie stały przed nią otworem naoścież wrota Bałtyku.



rys. Zdzisław Borysowicz

W wojnach, prowadzonych z zakonem w XIV-ym i XV-ym wieku, Polska miała jeden wielki cel: dostać się do morza. W handlu czarnomorskim można się było zadowolić dochodowym pośrednictwem z tranzytu. Co do Bałtyku to zarówno względy wojskowo-polityczne, jak i handlowe wymagały bezpośredniego dostępu do morza i nie tylko swobodnej na nim żeglugi, ale i jej obrony, a co najważniejsze: uwolnienie się od cudzego pośrednictwa w handlu.

Specjalnie kosztowne było pośrednictwo krzyżackie. Po zajęciu Gdańska w r. 1308 zdołali oni—wykorzystując moment polityczny—wymusić w traktacie kaliskim /1343/ zrzeczenie się Pomorza i wolnego tranzytu Wisłą. W ten sposób Polska na przeciąg kilkudziesięciu lat stała się "Hinterlandem" krzyżackim, któremu dostarczała po dyktowanych przezeń cenach płodów rolnych i surowców leśnych. Z tego wywozu czerpali Krzyżacy olbrzymie dochody i kosztem Polski porastali w pierze. Tę anomalię zrozumiano doskonale w Polsce i nie tylko w Polsce, ale i na Litwie. W wyniku długoletnich, systematycznych przygotowań przyszedł Grunwald, przecinając bękarcią pępowinę pomiędzy zakonem a morzem. Traktat nieszawsko-toruński, zawarty w 1424 r., zabezpieczał kupcom polskim i ruskim "wolny pochód i drogę z ich towarami, zbożem wszelakiego ziarna i innymi rzeczami przez Prusy z Polski lub do Polski na morze i przez morze" oraz znosił wszelkie cła i opłaty od wywozu i przywozu. To był cios ekonomiczny dla zakonu, nie mniej groźny od Grunwaldu: podcinał jego życiodajne korzenie.

Pokój toruński /1466/ oddawał w ręce Polski Gdańsk i Elbląg z ich niewielką wówczas, ale jedyną, jaką mogła Rzeczpospolita rozporządzać, flotą handlową oraz dochody płynące z handlu morskiego. Ponadto otwierał na oścież drogę na świat, poza Sund, którędy okręty prawie z całej Europy miały płynąć po przebogate polskie surowce.

Po roku 1466 otwiera się dla Polski wielkie zagadnienie: jak zdobyć rynek zbytu dla swoich płodów rolnych i leśnych. Możliwości ku temu nastręczały się zresztą same, zbiegając się z dwoma wielkimi wydarzeniami: otwarciem Sundu w r. 1544 dla swobodnego ruchu okrętów oraz gwałtowną zmianą gospodarki rolnej na pastersko-hodowlaną w szeregu państw na zachodzie, gdzie całe połacie uprawnej ziemi zamieniane były na pastwiska dla owiec.

Przodowała w tym Anglia, ale nie była ona jedyną. Podobnie postąpiły Włochy /Kampania/, Hiszpania /Kastylia i Estremadura/, Szwajcaria, a z państewek niemieckich — Schleswig. Wraz ze zmniejszaniem się ziemi uprawnej w tych państwach zwiększało się zapotrzebowanie na przywóz zboża. W Polsce wyczuto i zrozumiano dość rychło olbrzymie możliwości wywozowe. W parze z tym poszła zmiana systemu gospodarki rolnej, z czynszowego na folwarczny, obliczony na masową produkcję zboża na wywóz.

Drugim z kolei co do ilości przedmiotem wywozu było drzewo: maszty, pnie na budowę okrętów, deski i klepki oraz popiół i smoła, dalsze produkty przetworu drzewa. Wywóz drzewa miał swoje, równie dawne, tradycje jak i wywóz zboża. Utorował mu drogę jeszcze w czasach piastowskich polski cis, z którego wyrabiano słynne angielskie łuki, które tak wielką rolę odegrały w bitwie pod Crecy /1346/ oraz w całej wojnie stuletniej. Rozwój floty u schyłku średniowiecza przynosi coraz to większe zapotrzebowanie na drzewo. Znikają w Polsce całe połacie lasów, niesione prądem rzek polskich do Bałtyku, a stamtąd do Anglii i Holandii.

Tam również wysyłano włókna lniane i konopne oraz gotowe przetwory konopne: liny okrętowe oraz lniane, płótno i sznury. Poważną pozycję w wywozie stanowią metale: miedź, ołów i srebro, pochodzące z kopalń olkuskich oraz żelazo. Co do tego ostatniego, to sprowadzaną ze Szwecji rudę przetapiano w Gdańsku i wywożono dalej na zachód w postaci sztab "gdańskiego żelaza." Powszechnie ceniona i poszukiwana była miedź polskiego pochodzenia, zwana "kardinal."

Co przywoziliśmy na to miejsce z zachodu? Sól: z Francji i Hiszpanii; wino: z Francji, Hiszpanii i Portugalii; korzenie: z Portugalii, Flandrii i Holandii. Na tego rodzaju zbytek Polska wydawała olbrzymie sumy. Pobieżne obliczenia obrotów gdańskich, płynących z handlu korzeniami, wykazują nam, że gdyby sumy, wydawane na ten cel, zużyte były na wojsko, mogłaby Polska wystawić taką armię, o jakiej żaden z jej sąsiadów nie mógł nawet marzyć.

Za Władysława IV powstał w Polsce projekt połączenia zlewiska czarnomorskiego z zlewiskiem bałtyckim przez przekopanie kanału pomiędzy Muchowcem i Piną.

Należy pamiętać, że układ działów wodnych Polski był wówczas inny, niż obecnie. Poziom wód był znacznie większy, niż dziś i wiele rzek, zapuszczonych obecnie i "zdziczałych" jak np. Prosna, był wykorzystywany w pełni dla handlu zboża. Dzięki gęstości sieci rzecznej Polska miała ogromną ilość dróg wodnych, niesłychanie ułatwiających wywóz i spław.

Dorzecze Wisły nie wyczerpuje jednak zagadnienia spławu polskiego. Część tego spławu szła prawobrzeżnymi dopływami Odry do Szczecina, który odgrywał bardzo ważną rolę w wywozie płodów rolnych zachodnich ziem Rzeczypospolitej. Szczecin, stolica księstwa pomorskiego, miał podobne u ujścia Odry znaczenie co Gdańsk u ujścia Wisły, skupiając w swoim ręku handel olbrzymiej połaci Polski i Śląska. Polska od najdawniejszych lat zainteresowana była tym portem, zarówno ze względów politycznych, jak i gospodarczych. Zainteresowanie to zresztą było obustronne, zwłaszcza po r. 1308, t.j. po zajęciu Gdańska przez Krzyżaków. Władysław Jagiełło wystawił w r. 1390 przywileje handlowe dla tego miasta, które następni Jagiellonówie potwierdzali i rozszerzali.

Spław Odrą miał duże niedogodności: środkowy jej bieg przepływał przez posiadłości margrabiów brandenburskich, którzy pragnęli stąd ciągnąć zyski, żądając opłat celnych i składu w faworyzowanym Frankfurcie. Na tym tle powstawały liczne zatargi pomiędzy księstwem szczecińskim a Brandenburgią /jak np. w r. 1512 o żeglugę na Warcie/, które opierały się zwykle o pośrednictwo Polski. "Kochani kuzyni," książęta szczecińscy nie nadarmo starali się zawsze być lennikami Korony. Ta zależność dawała im bowiem tak potrzebną opiekę u króla polskiego przed zakusami margrabiów brandenburskich.

Podobne znaczenie co Odra dla zachodnich ziem Rzeczypospolitej miała Dźwina dla wschodnich jej połaci: Litwy i Białorusi. Niemen był prawie bezużyteczny, nie posiadając dogodnego miejsca dla budowy portu. To też główną arterią wylotową tych ziem na świat była zawsze Dźwina. Stosunki z zakonem Kawalerów Mieczowych układały się po innej zupełnie linii niż z zakonem krzyżackim. Jagiellonowie już od początku XV-go stulecia mieli możność mieszania się w wewnętrzne sprawy Inflant jako protektorowie arcybiskupstwa ryskiego.

Pretekst ten wykorzystał Zygmunt August, zaniepokojony rosnącymi zakusami cara Iwana "na miasta i porty tego kraju" i w pokoju pozwolskim zmusił mistrza zakonu Kawalerów Mieczowych do sojuszu zaczepno-odpornego przeciwko Moskwie. Przyśpieszyło to ostatecznie najazd Iwana na Inflanty w r. 1558 i wmieszanie się Szwecji, a wreszcie poddanie się całkowite Inflant Polsce /1561/. Wojny o tę ziemię, będące właściwie wojnami o ujście Dźwiny, kosztowały Polskę długie lata wojen i wiele ofiar, ale musiały być prowadzone zarówno z gospodarczych, jak i strategicznych względów.

Dźwiną szło na Bałtyk litewskie zboże i litewskie drzewo, a przede wszystkim len, w którego masowym wywozie Ryga się ogromnie wyspecjalizowała. Opublikowane przed wojną prace przedwcześnie zmarłego historyka Hademana ukazały nam rozmiar i bogactwo handlu dźwińskiego i stan materialny niektórych miast, jak np. Dzisna i Druja, dziś zupełnie opuszczonych i zapomnianych. Handel dźwiński posiada inne jeszcze, poboczne, ale tym nie mniej ważne znaczenie: w okresie wysokiego stanu wód tworzyły się pomiędzy niektórymi jego dopływami a dopływami Dnieпru t.zw. bifurkacje, które pozwalały stosunkowo dość znacznym ładunkom przechodzić z jednego działu wód na drugi. Tu leżała właściwa droga, łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym i tędy też szedł prastary szlak bursztynowy, wykorzystywany przez Greków.

Wielka reforma agrarna, jaką Zygmunt August przeprowadził na ziemiach północno-wschodnich Rzeczypospolitej w latach 1551-1554, podwoiła ich wydajność. Aby ziemie te mogły prosperować, znaleźć zbyt dla swych płodów i towarów leśnych, musiały mieć wolny dostęp do morza wzdłuż największej arterii rzecznej—Dźwiny i być niezależne od cudzych portów i krępujących opłat celnych oraz praw składowych. Rozumieli to doskonale współcześni. "Wilno bez Rygi nie warte jest dwóch grzywien"—wyraził się lapidarnie hetman Tarnowski. W diariuszach obrad sejmowych, na których poruszano sprawy udzielenia pomocy Inflantom, uwidacznia się w p[illegible] zrozumienie dla zagadnienia b[illegible]tyckiego na tym odcinku.

Polska XVII-go wieku miała dwie wielkie sprawy: obronę Inflant i budowę floty handlowej i wojennej. Tonaż floty handlowej, jaki był w dyspozycji Rzeczypospolitej, był stanowczo niewystarczający: kilkaset okrętów, będących własnością Gdańska, Elbląga i Rygi nie mogło sprostać obrotowi towarów, wymagającemu tonażu kilku tysięcy okrętów. Musiano uciekać się do pośrednictwa Hanzy, Stanów Holenderskich, a nawet Portugalii, Hiszpanii i Francji. W sumie obrót na cudzych i własnych statkach przewyższał obrót każdego z ówczesnych państw, za wyjątkiem może Stanów Holenderskich. Anglia jako państwo morskie /w sensie [illegible]chu okrętów/ była wówczas [illegible]piero w stanie ząbkowania, a Francja dopiero za Richelieu zaczęła się liczyć jako potęga morska.

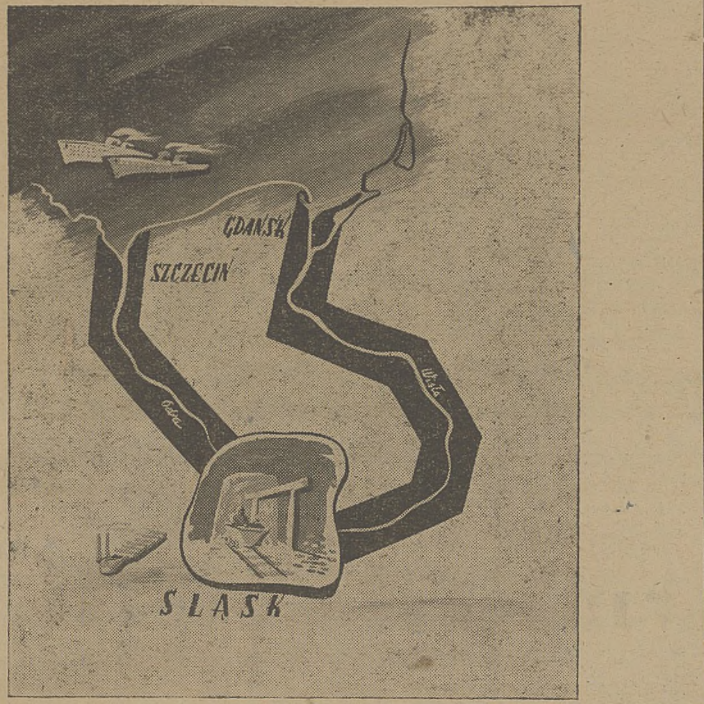
Przy tak wielkim obrocie handlowym istotne znaczenie miało posiadanie floty wojennej. Zaczął ją budować Zygmunt August, kontynuowali Wazowie. Ale ich dobra wola rozbijała się zawsze o jedną i tę samą przeszkodę: miasta nadmorskie Rzeczypospolitej. Nie tyle zresztą o same miasta ile o interesy kupieckie i doraźne względy polityczne ich mieszkańców, Niemców gdańskich i inflanckich. Wszystkie poczynania monarchów spychali na ślepy tor i krzyżowali najrozumniejsze plany polityczne, związane z budową floty, czy wreszcie projektem sojuszu ze Stanami Holenderskimi w obawie utraty swoich zysków.

W okresie, kiedy rządy innych państw w oparciu o swoje miasta nadmorskie rozbudowywały swoją flotę handlową i wojenną, Polska pozostawała nadal w tym samym położeniu, w jakim była w początkach XVI-go wieku. Zyski z przewozu ciągnęli obcy: Niemcy, Holendrzy, Anglicy i Portugalczycy. Olbrzymie źródło dochodu było zamknięte, a docieranie do nowych rynków handlowych uzależnione od przypadkowej koniunktury. Niepowodzenia w wojnach szwedzkich były wynikiem bezbronności naszego brzegu morskiego, a wyparcie nas z rynku zbożowego i drzewnego w drugiej połowie XVII-go wieku brakiem odpowiedniego tonażu floty handlowej.

Upadek polityczny, który nastąpił w sto lat później był następstwem upadku gospodarczego, spowodowanego nieobecnością na morzu. Odrodzona Rzeczypospolita wyciągnęła wszystkie nauki z przeszłości: dziś, mając okupowany kraj, jesteśmy wolni na morzu.

JÓZEF JASNOWSKI

Polskie zagadnienia morskie



rys. Zdzisław Borysowicz

Polska stanowi bodaj jedyny przykład państwa, które pomimo swego charakteru kontynentalnego, *musi* być z powodów politycznych krajem morskim, o ile pragnie zachować niepodległość. Przez kraj morski rozumiem kraj, którego bezpieczeństwo i ogólny rozwój gospodarczy związane są organicznie z posiadaniem dostępu do światowych dróg morskich i *czynną* eksploatacją wszystkich korzyści, wynikających z tego faktu.

Historia ekspansji morskiej typowych w tym zakresie krajów wykazuje, iż stanowiła ona zawsze następstwo ich przyrodzonych warunków geograficznych oraz ograniczonych możliwości zarobkowania, jakie społeczeństwu dawało gospodarcze wyzyskanie macierzystych obszarów państwowych. Innymi słowy ekspansja ta była tylko normalnym objawem przestawiania się ludności na najbardziej korzystną w jej warunkach narodowych gałąź działalności gospodarczej. W związku z naturalnym charakterem tego procesu, rola czynnika państwowego ograniczała się wyłącznie do jego ochrony oraz pokonywania zewnętrznych trudności politycznych, stojących na jego drodze.

Nie wymaga uzasadnienia, że Polska takich warunków przyrodzonych dla stania się krajem morskim nigdy nie posiadała. Dla niej zagadnienie morskie powstało nie jako przedmiot zainteresowania gospodarczego ludności, lecz jako zagadnienie *bezpieczeństwa państwa* z chwilą, kiedy przez konsolidację w wieku XVIII na jej wschodnich i zachodnich granicach dwóch silnych organizmów państwowych, jej dotychczasowa samowystarczalność i górujące stanowisko w tej części Europy zostało podważone. Przywrócenie równowagi sił mogło nastąpić tylko w drodze nawiązania ściślejszej współpracy z Europą Zachodnią i Północną. Dla urzeczywistnienia tego dostęp do Bałtyku stanowił czynnik zasadniczy.

Zmiany jakie zaszły w Europie w okresie prawie 125-cio letniego nieistnienia państwa polskiego, a wyrażające się w ostatecznym utrwaleniu charakteru wielkomocarstwowego Rosji i Niemiec oraz w wadze, jaką czynnik niezależności i rozwoju gospodarczego nabrał dla politycznego istnienia narodów, jeszcze bardziej pogłębiły kluczowe znaczenie problemu morskiego dla odrodzonej Polski.

W świetle wypadków ostatnich lat 25-ciu, a w szczególności obecnej wojny, w następujący sposób można sformułować główne elementy natury strategicznej, politycznej i gospodarczej, jakie z racji położenia państwa polskiego składają się na sprawę jego bezpieczeństwa:

1. Możność efektywnego korzystania z pomocy wojskowej i gospodarczej mocarstw zachodnio-europejskich;

2. Zwiększenie strategicznych, przemysłowych i surowcowych możliwości własnego obszaru państwowego, w drodze ścisłej współpracy politycznej i gospodarczej z innymi krajami środkowej i południowo-wschodniej Europy zagrożonymi również przez ekspansję Niemiec;

3. Rozbudowanie do poziomu zachodnio-europejskiego własnego potencjału gospodarczego.

Rozpatrzmy w jakim stopniu urzeczywistnienie każdego z wymienionych postulatów związane jest z charakterem Polski, jako kraju morskiego.

ZAGADNIENIE STRATEGICZNE

Współdziałanie z Europą Zachodnią na wypadek napaści niemieckiej uzależnione jest przede wszystkim od uprzedniego zabezpieczenia odpowiedniej arterii komunikacyjnej, która ze względu na centralne położenie Niemiec w Europie może iść tylko przez Bałtyk i Cieśniny Duńskie. Wymaga to:

1. zapewnienia Polsce takiego wybrzeża morskiego z odpowiednim kompleksem portów, które strategicznie nadawałyby się do obrony przed inwazją lądową oraz mogły być użytkowane w czasie wojny pomimo zagrożenia lotniczego lub morskiego.

2. przywrócenia Bałtykowi charakteru morza otwartego przez pozbawienie Niemiec kontroli nad Cieśninami Duńskimi /stworzenie specjalnej strefy obronnej cieśnin/.*

3. likwidacji militarnej potęgi morskiej Rzeszy, w szczególności przez odebranie jej koniecznych dla tego celu warunków geopolitycznych przez odłączenie Schleswig-Holstein oraz wysp na Morzu Północnym i Bałtyku.

4. wprowadzenia na Bałtyk, jako stałego czynnika równowagi sił na tym morzu, podobnie jak ma to miejsce na Morzu Śródziemnym, marynarki brytyjskiej, co najmniej na tak długo, aż rolę tę będzie mogła przejąć Polska Marynarka Wojenna z chwilą, kiedy nasz potencjał gospodarczy pozwoli na jej odpowiednie rozbudowanie.

* Zagadnienie to omówi artykuł p. R. Piłsudskiego p.t. "Bałtyk a bezpieczeństwo Europy" w jednym z najbliższych numerów "Bellony."

ZAGADNIENIE KONSOLIDACJI EUROPY ŚRODKOWEJ

Wstępnym warunkiem dla stworzenia politycznego bloku państw leżących pomiędzy Niemcami a Rosją będzie gospodarcze uniezależnienie ich od Rzeszy, jako głównego nabywcy, a zatem i dostawcy, w ich handlu zagranicznym.

Może to być dokonane szybko, co z racji na powojenną przebudowę życia tej części Europy będzie okolicznością wielce istotną, tylko w drodze zastąpienia Niemiec na rynkach środkowo-europejskich przez podobnie gospodarczo wszechstronne, pojemne i bogate organizmy państwowe. Przede wszystkim zadanie takie powinno przypaść w udziale narodom anglo-saskim, tak ze względu na ich możliwości materialne, jak i zainteresowanie w utrzymaniu przyszłego pokoju świata. Wypada przy tym podkreślić, że o ile urzeczywistnienie tego planu ma zasadnicze znaczenie dla losów tej części Europy, o tyle ze strony W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P. wymagać będzie tylko minimalnego przestawienia w ich dotychczasowych zamorskich źródłach zakupu, co z racji na międzyimperialne stosunki wielkobrytyjskie stanowi okoliczność szczególnie ważną.

Przykładowo można podać, że w roku 1936 wywóz *do* Niemiec z sześciu krajów: Bułgarii, Jugosławii, Rumunii, Węgier, Czechosłowacji i Austrii wynosił zaledwie 5,26% wartości ogólnego importu W. Brytanii, względnie 3,2% łącznego importu W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P.

W swoim czasie podobne przekierunkowanie handlu zagranicznego z rynku niemieckiego na anglo-saskie przeprowadziła Polska, w której wywozie udział Rzeszy w okresie od 1928 do 1937 spadł z 34,3% na 14,3%, podczas gdy łączny udział W. Brytanii i St. Zjednoczonych A.P. wzrósł z 9,8% na 26,7%. Wynik ten jednak mógł być przez Polskę osiągnięty i to bez pomocy zewnętrznej, tylko dzięki temu, że posiadała ona własny dostęp do morza i potrafiła go planowo wyzyskać dla zwalczenia niemieckiego pośrednictwa komunikacyjno-handlowego, kierując około 78% całości swych zagranicznych obrotów towarowych na Gdynię i Gdańsk.

Nie mniej rozstrzygające znaczenie będzie posiadał fakt morskiego charakteru Polski również i dla wprowadzania mocarstw anglo-saskich na rynki środkowo-europejskie, ponieważ naturalna droga, omijająca Rzeszę, prowadzi do większości z nich przez Bałtyk i polskie wybrzeże.

SPRAWA UPRZEMYSŁOWIENIA

Konieczność szybkiego uwielokrotnienia potencjału gospodarczego Polski, jako jednego z warunków jej bezpieczeństwa—jest oczywista.

Może to być dokonane tylko w formie powszechnego zatrudnienia przez wielkie roboty publiczne oraz intensywne uprzemysłowienie kraju. Jedynym istotnym hamulcem na tej drodze, jak wykazują doświadczenia państw o gospodarce kierowanej, może być sprawa zapewnienia środków na opłacenie zwiększonego z jego tytułu przywozu, w szczególności maszyn i surowców przemysłowych. Częściowo trudność ta byłaby usunięta o ile tytułem reparacji wojennych udałoby się uzyskać od Niemiec kluczowe instalacje fabryczne dla potrzebnych gałęzi przemysłowych oraz patenty na wyrób surowców zastępczych.

Pełne jednak rozwiązanie sprawy, poza wątpliwą drogą kredytową, zależeć będzie od tego, czy potrafimy podnieść odpowiednio pozycję usług, a przede wszystkim usług morskich w naszym bilansie płatniczym.

Nie wydaje się bowiem realne liczenie na możliwość pokrywania nadwyżek przywozowych przez dodatkowy wywóz. Raczej bezpośrednim następstwem procesu uprzemysławiania będzie zmniejszenie wywozu, przynajmniej w okresie przejściowym. Szerokie zatrudnienie musi wywołać wzrost spożycia wewnętrznego, co przy niskiej stopie życiowej w Polsce, odbije się przede wszystkim na zwiększeniu spożycia produktów rolnictwa, a tym samym na ograniczeniu możliwości wywozowych w tej dziedzinie. Ponieważ zaś wywóz rolniczy wynosił przeszło 40% wartości naszego ogólnego eksportu, stąd wszelka obniżka tej pozycji tylko z wielkim wysiłkiem będzie mogła zostać ewentualnie wyrównana przez inne gałęzie wytwórcze. Trudno jednak przypuszczać, aby mogły one jeszcze sfinansować dodatkowe przywozy.

W ten sposób dalsza rozbudowa gospodarki morskiej częściowo w dziedzinie tranzytu, ale przede wszystkim przez radykalne zwiększenie floty handlowej, jako głównego instrumentu usług morskich —będzie koniecznym warunkiem dla nadania odpowiedniego tempa całej akcji uprzemysławiania.

Pouczający przykład w tym zakresie może stanowić historia uprzemysławiania Niemiec, które przed rokiem 1871, to znaczy na progu swej rewolucji przemysłowej, były jeszcze poważnym eksporterem zboża i miały budowę gospodarczą zbliżoną do tej, jaką posiadała Polska w ostatnich latach przed wojną. Na 41 milionów ludności Niemiec w roku 1871—64% mieszkało na wsi, produkcja węgla kamiennego wynosiła około 30 milionów ton, produkcja surówki—około 1,5 mil. ton.* Poza przemysłem ciężkim i włókienniczym inne gałęzie przemysłowe znajdowały się dopiero w stanie początkowego rozwoju. Dotyczy to w szczególności przemysłu maszynowego i chemicznego.

* Odpowiednie dane dla Polski w r. 1937: wieś około 72%: węgiel —36 mil. ton; stal—1,4 mil. ton.

Tymczasem już w roku 1882 tylko 42%, ludności żyło z rolnictwa, a w roku 1907 cyfra ta spadła do 34%. Pomimo, że w okresie 1871-1913 produkcja zboża i kartofli uległa prawie podwojeniu, już w roku 1879 Niemcy musiały przywozić ze Stanów Zjednoczonych A.P. prawie ½ mil. ton żyta i pszenicy. Wzrost spożycia na głowę oraz przyrost absolutny ludności, towarzyszące uprzemysłowieniu, spowodował, że Niemcy w tym czasie z eksportera stały się importerem produktów spożywczych, zamiast je wywozić zaczęły je przywozić.

Ponieważ wywóz dopiero tworzonego przemysłu nie pokrywał przywozu, a do roku 1880, pomimo kontrybucji francuskiej, bilans obrotu kapitałowego Niemiec był ujemny—musiały więc one szukać wyrównania bilansu płatniczego w dziedzinie usług.

Tym się przede wszystkim tłumaczy gwałtowny w tym czasie rozwój niemieckiej marynarki handlowej, która z 81 tys. B.R.T. statków parowych w roku 1871, wzrosła na przeszło 2.6 milionów B.R.T. w roku 1900, aby w roku 1913 osiągnąć szczytową cyfrę około 5.5 mil. B.R.T.

CZYNNIK INTERESU PUBLICZNEGO W POLITYCE MORSKIEJ

Podłoże polityczne i ogólno-państwowe przesłanek, dla których Polska musi być krajem morskim tłumaczy, dlaczego tak niewiele było w tym kierunku dokonane, dopóki rozwiązanie tej sprawy było pozostawione tylko wolnej grze sił gospodarczych, czy to w epoce przedrozbiorowej, czy też w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości.

Dopiero wszechstronna i planowa inicjatywa państwa, oparta o szeroki program publicznych inwestycji morskich oraz o uzgodnioną politykę w zakresie reglamentacji obrotu towarowego i dewiz, ceł, podatków, taryf kolejowych, kredytów, ruchu emigracyjnego, handlowych umów międzynarodowych i szkolnictwa fachowego—skierowały Polskę po raz pierwszy w jej historii czynnie na morze.

Momentem przełomowym w tym zakresie był wybuch polsko-niemieckiej wojny celnej w roku 1925, który na tle ówczesnej naszej zależności gospodarczej od Rzeszy, wyrażającej się w fakcie, że aż 43% naszego wywozu szło do Niemiec, ostatecznie uwypuklił całą wagę zagadnienia morskiego dla państwa i zmusił je do działania.

Nawiasem mówiąc, odcinek morski stanowi jedyny przykład w przedwojennej Polsce, gdzie przez dłuższy okres czasu stosowana była konsekwentnie i planowo gospodarka kierowana. Może też on być w pewnym stopniu wzorem dla innych gałęzi gospodarstwa narodowego, które z racji na interes publiczny będą również musiały ulec szybkiej rozbudowie, jak można pogodzić szeroką inicjatywę państwa z wykorzystaniem przedsiębiorczości i zalet eksploatacyjnych gospodarki prywatnej.

Trudno obecnie przesądzać ustrój gospodarczy Polski powojennej, gdyż będzie on wykładnikiem szeregu czynników tak natury zewnętrznej, jak i międzynarodowej, których jeszcze teraz ustalić nie można. Wydaje się jednak, że na polu gospodarki morskiej, ze względu na jej kluczowy charakter, czynnikiem rozstrzygającym musi pozostać interes publiczny.

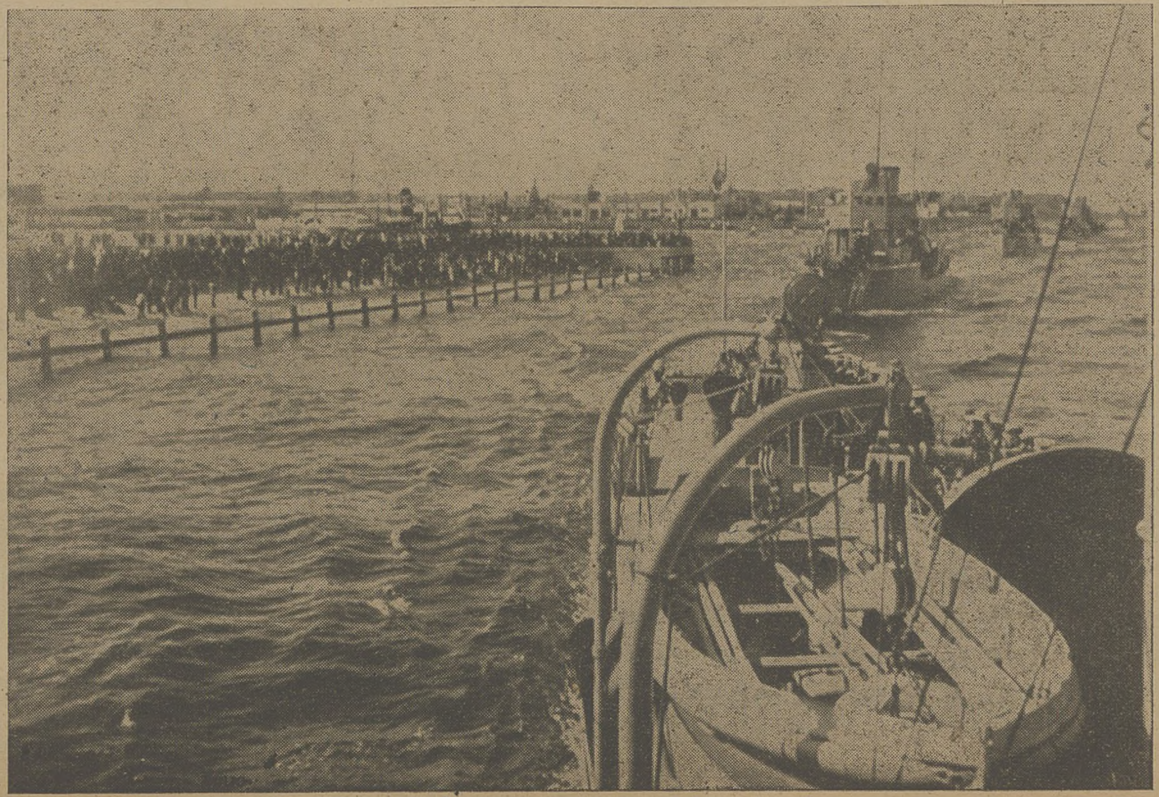
Rozumiem przez to:

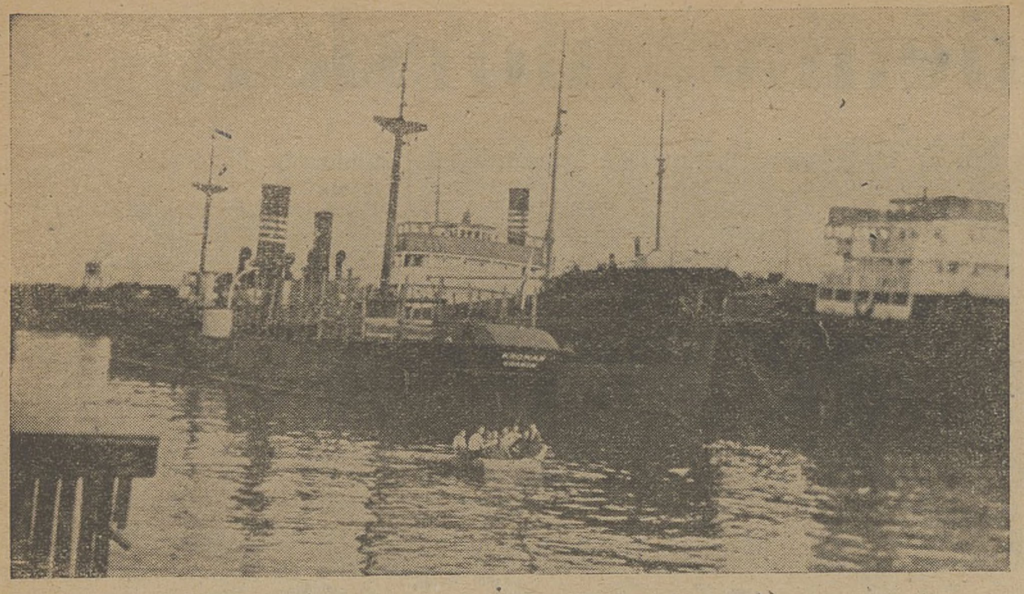
1. Konieczność traktowania ekspansji morskiej jako jednego z instrumentów ogólnej polityki państwa, a przez to uznania za podstawę dla dalszej jej rozbudowy przede wszystkim korzyści pośrednich, jakie ona daje, a dopiero w następnej kolei jej handlowej opłacalności.

2. Konieczność utrzymania w dziedzinie gospodarki morskiej daleko posuniętej planowości oraz inicjatywy i kontroli państwa, tak, aby tempo, zakres i kierunki jej rozwoju odpowiadały jego ogólnym potrzebom.

ROWMUND PIŁSUDSKI

Corocznie obchodzone na Wybrzeżu Polskim "Święto Morza" było manifestacją żywiołowego przywiązania Polaków do morza. Szczytowym momentem uroczystości "Święta Morza" była defilada jednostek polskiej marynarki wojennej i handlowej, której przyglądały się z mola południowego dziesiątki tysięcy ludzi przybyłych z całej Polski

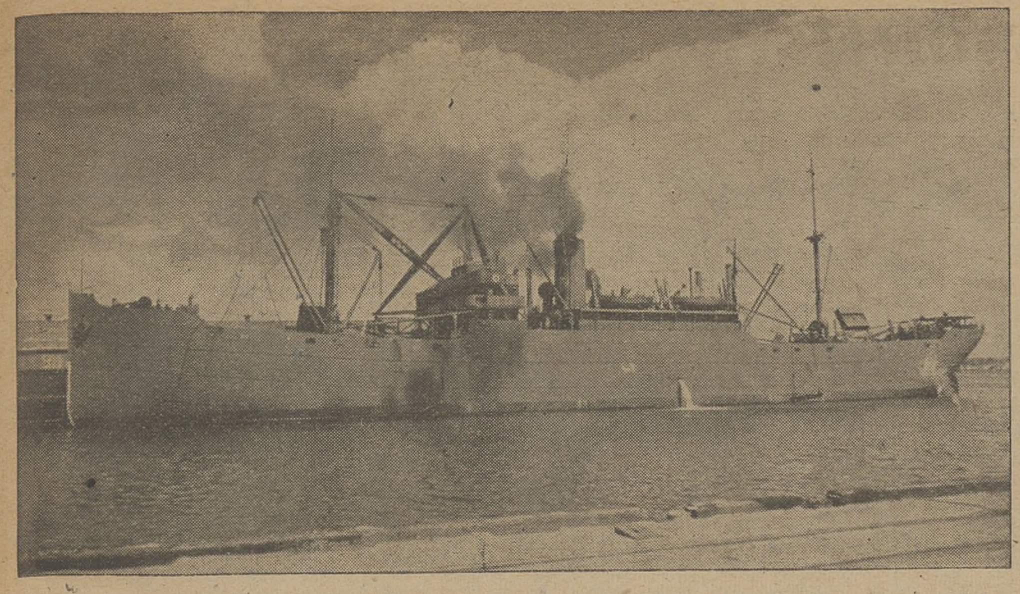




Statki polskie /m.in. s/s "Kromań"/ w pierwszych dniach wojny w neutralnym porcie Goeteborg w drodze do Anglii—na wojenną służbę



Narwik—w maju 1940 roku, widziany z jednego z polskich statków handlowych, które brały udział w kampanii norweskiej. W głębi po lewej stronie ORP "Grom"



Zatopione w działaniach wojennych statki polskie zostały zastąpione szeregiem nowych jednostek. Między innymi naszą flotę handlową powiększył s/s "Paderewski"



Konwojom niejednokrotnie przewodzą polskie statki handlowe, co jest dowodem zaufania i uznania dla pracy oficera i marynarza polskiej floty handlowej

Na Morzu Śródziemnym

OSTATNIO tak często pisze się ogólnikowo, że statki polskiej Marynarki Handlowej są niemal wszędzie, że współdziałają w każdej akcji wojennej, przeprowadzanej przez Sprzymierzonych na różnych oceanach i morzach świata. Wydaje się to dziwne, zważywszy, że nasza Marynarka Handlowa jest stosunkowo mała, zwłaszcza w porównaniu z flotami handlowymi innych Sprzymierzeńców—Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Norwegii, Holandii, Grecji. A jednak . . .

Nasza mała Marynarka Handlowa jest niezmiernie żywotna, ruchliwa i ceniona dla swych walorów fachowych. W czasie obecnej wojny statki jej widywano już nie tylko we wszystkich portach europejskich i atlantyckich portach Afryki i obu Ameryk, ale nawet w szeregu portów Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku. Ostatnio na przykład wzięły udział w akcji okupowania Madagaskaru przez Sojuszników.

Nie ma więc przesady w powiedzeniu, że jak żołnierz polski reprezentuje Rzeczpospolitą na wszystkich niemal frontach obecnej wojny, jak lotnik polski lata nad wieloma kontynentami, jak Marynarka Wojenna Rzeczpospolitej pomaga strzec wolności niemal wszystkich mórz—tak Marynarka Handlowa współdziała wszędzie tam, gdzie toczy się walka o utrzymanie morskich arteryj komunikacyjnych.

* * *

Piękną jest karta udziału bandery polskiej Marynarki Handlowej w walkach o Morze Śródziemne. Wiadomości nasze o współdziałaniu Polski w walce na tym tak ważnym froncie ograniczały się dotychczas do opisów bohaterskich bojów staczanych przez Brygadę Karpacką na piaskach Libii, oraz działań okrętów Rzeczpospolitej, które, z okrętem podwodnym "Sokół" na czele, tępiły dostawy dla armii Rommla . . . Tymczasem w walkach tych niemal od początku wojny byliśmy godnie reprezentowani także przez naszą banderę handlową.

Polska marynarka handlowa znana na Morzu Śródziemnym już od wielu lat. Znano i szanowano. Ale oceniono w pełni dopiero wtedy, gdy ją zobaczono w walce . . .

Pewien Grek—kapitan żeglugi i armator w jednej osobie, który widział naszych marynarzy w portach greckich przed wojną oraz w okresie zeszłorocznych walk o Grecję—opowiadał podpisanemu, że "nigdyby nie przypuszczał, by ci spokojni i pracowici ludzie z okresu przedwojennego mogli zamienić się w takich diabłów . . ."

—Panie drogi—opowiadał—widziałem polskich marynarzy pewnego dnia w chwili, gdy Niemcy bombardowali jeden z portów greckich. Wydawało się, że z portu zostaną tylko gruzy. Wszyscy, nawet robotnicy portowi, pochowali się w schronach. Jedynie marynarze polskiego statku, który w tym czasie znajdował się w porcie, wraz ze swymi oficerami sami najspokojniej w świecie wyładowywali ze statku bomby o potężnej sile wybuchowej, chociaż to nie należało do ich obowiązków. Nigdy w życiu nie widziałem takiej zimnej krwi i nonszalancji wobec niebezpieczeństwa . . .

Podobnych epizodów było wiele w dotychczasowej pracy polskiej Floty Handlowej na Morzu Śródziemnym. A sporo z pośród nas, przebywających w Anglii, miało możność widzieć naszych marynarzy na Morzu Śródziemnym przy pracy, gdy, przedostawszy się z Kraju na Bałkany, na polskich statkach płynęli z różnych portów do południowej Francji, lub Syrii, by znów zaciągnąć się do wojska polskiego.

Szczególne wspomnienia mają z pewnością ci z pośród żołnierzy polskich, którzy z początkiem 1940 roku płynęli na jednym ze znanych statków polskich przez wody wschodniego basenu Morza Śródziemnego. Statek polski wypłynął właśnie z portu, by w morzu spotkać się z okrętem wojennym, który go miał eskortować dalej na południe . . .

Pamiętacie ten wspaniały dzień? Z pod biało-czerwonej bandery naszej Marynarki Handlowej, powiewającej na rufie statku, obserwowaliście widnokrąg, by dojrzeć ów okręt, który miał was konwojować. Po kilku godzinach wytężonego oczekiwania sylwetka szybko do was zbliżającego się kontr-torpedowca, o nieco podobnej z daleka sylwetce z naszymi, sercem—co tu ukrywać—że zaraz w oczach, stwierdziliście, że na jego rufie powiewa bandera polskiej Marynarki Wojennej . . .

Pamiętacie to pierwsze zapewne w dziejach spotkanie polskiej bandery handlowej z wojenną banderą Rzeczpospolitej na Morzu Śródziemnym? Kraj, o który obie bandery tam walczyły, pozostał daleko, tysiące kilometrów, za tymi statkami polskimi, a przed dziobem, stosunkowo niedaleko, znajdowała się Ziemia Święta . . .

* * *

W ten sposób, mniej więcej do końca 1940 roku, nasza bandera handlowa na Morzu Śródziemnym była zatrudniona przeważnie przy przewożeniu nowych grup żołnierzy polskich. Nie jeden raz również z usług polskiej Marynarki Handlowej korzystały wojska sprzymierzone, przede wszystkim brytyjskie.

Tymczasem rozpoczęła się tak zwana pierwsza kampania libijska. Żołnierz polski nie brał jeszcze w niej udziału, ale między statkami, które zaopatrywały posuwającą się w głąb Libii armię Sojuszników, znajdował się również statek z banderą polskiej Marynarki Handlowej.

Statek polski woził transporty wojsk brytyjskich, australijskich, nubijskich i t.p., a nadto zaopatrywał znajdujący się już w brytyjskich rękach Tobruk w broń, amunicję i żywność. W drodze powrotnej statek polski zabierał z Tobruku jeńców, których tysiącami wciąż napływało z frontu. I choć między jeńcami tymi już niewielu znajdowało się Niemców, instruktorów armii włoskiej, to przecież nie dawali się przewozić na polski statek. Żołnierze niemieccy niemal błagali brytyjskie dowództwo, by ich nie oddawano pod dozór Polaków, wykazując przytem gotowość popłynięcia najgorszą choćby "krypą." Widocznie nieczyste sumienie się odezwało . . .

Niebezpieczne to były rejsy, bo najczęściej odbywały się przy warkocie motorów bombowców nieprzyjacielskich, obficie siejących bombami, a niejednokrotnie torpedy z okrętów podwodnych przechodziły tuż przed dziobem, lub za rufą polskiego statku.

Jakoś przecież statek "wymigał się" z tych licznych ataków. Podobnie szczęśliwie, niemal "na sucho," uszła mu cała kampania grecka, w której brał udział od początku do końca. Wpierw więc przewozić transporty wojsk, oraz broń i amunicję do Grecji, a potem współdziałać przy niebezpiecznym ewakuowaniu wojsk i cywilnych uchodźców z Grecji i Krety. Znów przeżywali ciężkie bombardowania i ataki torpedowe nieprzyjaciela. Bomby spadały tak blisko, że wielu marynarzy odnosiło rany, sam statek jednak, poza draśnięciami od odłamków bomb i kul karabinów maszynowych, nie doznał poważniejszych uszkodzeń.

Po ciężkiej kampanii greckiej nie nadszedł bynajmniej okres odpoczynku. Liczono się teraz z atakiem na Cypr, a poza tym zanosiło się na walki o Syrię, zwłaszcza wobec rewolty w Iraku.

Okres ten polscy marynarze wspominają z przykrością, do atakujących Niemców i Włochów przyłączyli się bowiem także niektórzy posłuszni Vichy piloci francuscy. Kilku z nich nawet zaatakowało pewnego dnia jeden ze statków polskich. Na szczęście, choć lecieli bardzo nisko, nie umieli celować. Zato nasi marynarze celnym ogniem karabinów maszynowych szybko ich przepędzili, przy czym dwie z pośród atakujących maszyn Vichy prawdopodobnie poważnie uszkodzono.

Po kampanii greckiej na szereg miesięcy nieco się uspokoiło. Przewożono znów rozmaite wojska—polskie, brytyjskie, australijskie, nowozelandzkie, południowo-afrykańskie, nubijskie, żydowską brygadę robotniczą z Palestyny, a w Palestynie jeden ze statków polskich przewoził większą ilość znajdujących się na pokładzie pasażerów—uciekinierów aż do 19 narodowości . . .

Wreszcie nadeszła druga kampania libijska. Jak wiadomo, siły zbrojne Rzeczpospolitej były w niej reprezentowane przez Brygadę Karpacką, przez lotników polskich i przez kilka jednostek naszej Marynarki Wojennej. Bandery naszej Floty Handlowej i tym razem tu nie zabrakło. Jeden z naszych statków znów zaczął przewozić do Tobruku broń, amunicję i żywność. Marynarze zaś nasi robili to tym razem z tym większym entuzjazmem, że wiedzieli, iż przewożony przez nich transport przeznaczony jest dla żołnierzy polskich . . .

—Świadomość, że nawet na dalekich wodach wschodniego basenu Morza Śródziemnego przewożona przez nas broń i amunicja może dotrzeć do rąk polskiego żołnierza, była dla nas najpiękniejszą nagrodą za ciężkie chwile, któreśmy przeżywali—opowiadali potem marynarze polscy.

* * *

Za udział w walkach o Morze Śródziemne nasza Marynarka Handlowa zapłaciła niestety stratą jednego ze statków, przy czym w czasie ataku nieprzyjaciela zginęło czterech polskich marynarzy . . .

Dwóch z pośród poległych służyło na zatopionym statku niemal od chwili podniesienia na nim polskiej bandery. Pracowali na nim wzorowo przez kilkanaście lat i razem z nim zakończyli swą przykładną służbę pod banderą polskiej Marynarki Handlowej.

Trzecim z poległych był młody Żyd, wielki entuzjasta zawodu marynarza. Już przed obecną wojną marzył o wstąpieniu do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Ponieważ jednak ojciec jego, bogaty kupiec, obywatel polski, nie chciał się na to zgodzić, chłopiec uciekł z domu i zaciągnął się na jeden z obcych statków, a po wybuchu wojny, spotkawszy w jednym z portów Bliskiego Wschodu statek polski, zamustrował na niego. Ziściło się jego marzenie—rozpoczął służbę pod polską banderą handlową i dla niej oddał swe młode życie . . .

Czwartym z pośród poległych marynarzy był lekarz-ginekolog z Warszawy, którego—jak sam mawiał—całe życie ciągnęło na morze. Po zajęciu stolicy przez Niemców opuścił Kraj, przewędrował całe Bałkany, a potem Turcję, Syrię i Palestynę, gdzie zaciągnął się do Brygady Karpackiej, by w niej czekać na okazję pójścia na morze. Okazja nadeszła—został przyjęty na polski statek w charakterze trymera. Cieszył się jak dziecko, gdy już jako marynarz wyruszył na pierwszy w swoim życiu rejs. Z pierwszego tego rejsu nie wrócił . . .

Pozostałych członków załogi zatopionego statku polskiego uratował jeden z brytyjskich okrętów wojennych. Wkrótce po wylądowaniu marynarze polscy znaleźli się pomiędzy żołnierzami Brygady Karpackiej . . .

Trudno wypowiedzieć słowami, co to było za potkanie. Ponieważ marynarze wszystko stracili w morzu, żołnierze Brygady czym prędzej zaopatrzyli ich w najniezbędniejsze rzeczy, a bardziej poturbowanych umieścili w swym szpitalu polowym . . .

Swego pobytu w Brygadzie marynarze z pewnością nigdy nie zapomną. Zwłaszcza dnia, gdy mieli możność spotkać trzech lotników niemieckich, strąconych przez działa przeciwlotnicze Brygady Karpackiej . . .

Jeden z marynarzy o tym tak później opowiadał:

—W oczach Niemców widać było przerażenie. Nie mogli zdaje się zrozumieć, że swobodnego dostępu nawet do Afryki bronią im także okręty Rzeczypospolitej, że nawet nad Libią czyhają na nich polscy lotnicy, że na drodze do Egiptu stoją również żołnierze polscy, otrzymujący broń, amunicję i żywność między innymi także za pośrednictwem statków polskiej Marynarki Handlowej.

SŁAWOMIR ODROWĄŻ



Stało się to już jedną z tradycji naszego pisma, że rocznicę powrotu Polski na morskie wybrzeże wspominamy z myślą o kolegach z Marynarki Wojennej, że w czerwcowe Święto Morza łączymy się pamięcią równie serdeczną z marynarzami naszej Marynarki Handlowej. Tegoroczne przypomnienie Ich pracy na tych łamach przypada na chwilę, w której tyle, tak dobitnie i z taką troską mówi się o sprawach żeglugi. Dziś każdy człowiek świadomy dziejących się wydarzeń wie, ile zależy od tego instrumentu wojny. Zależy zaopatrzenie wysp, na których ostał się opór i z których wyjdzie atak, zależą losy już istniejących frontów, zależy los nowego frontu, który będzie bliższy Ojczyzny i—da Bóg—przybliży nas do jej najdroższych progów. Jest to jedna z najcięższych, najbardziej odpowiedzialnych, najbardziej natężonych służb wojennych.

My Żołnierze Polskich Sił Zbrojnych, pozdrawiamy Kolegów z Polskiej Marynarki Handlowej w tej wojennej służbie, pozdrawiamy ich—żołnierzy bez mundurów—po żołniersku, po bratersku.

Jedziemy po węgiel

ZDARZYŁO się, że znowu wysłano nas po węgiel. Nie wiem który już raz z rzędu. Po prostu nie mogę zliczyć. Okropna rzecz taki węgiel. Jest czarny, tłusty, lepki i wciska się nieproszony akurat tam, gdzie go nie potrzeba. Jest w zupie, jest w mące, jest w kawie, jest na suficie i jest na podłodze, na stole i pod stołem, w kuchni i w maszynie, ba! Jest nawet w salonie kapitańskim—w ogóle wszędzie, zaraza jedna!

Przepycha się przez dziurki od klucza, wtłacza się poprzez najmniejsze szczeliny w drzwiach, zjeżdża niby windą wentylatorem kabinowym albo wypada w dzikim tańcu przez niedomknięty iluminator. A wszystko to nahalnie, gwałtem, bez pukania. Chwyta się najrozmaitszych sposobów i forteli, aby tylko zaspokoić swą nikczemną ambicję i pokryć wszystko, absolutnie wszystko, grubą, lepką warstwą. Nie spocznie, póki nie przemaluje całego statku na beznadziejnie czarny, tłusty kolor. Kolor, którego symbolem jest on sam, Król Węgiel.

I po taki właśnie węgiel wyjechaliśmy, pewnego mglistego popołudnia, z dużego portu angielskiego. Nie łatwa to rzecz przecisnąć się przez skomplikowany labirynt basenów i śluz portowych na otwarte morze. Wskazówka telegrafu manewrowego jak opętana przebiega wszystkie pola okrągłej tarczy. Ogłupiała maszyna z trudem nadąża morderczemu tempu zwrotów. Hałas pracujących pomp i monotonny szum dynama mijają się i krzyżują w powietrzu przesyconym oliwą, czyniąc go co raz trudniejszym do zniesienia. Mimo otwartych wentylatorów i podniesionych skylight'ów maszynowych temperatura dochodzi do 35°. Służbowy mechanik co chwila ociera twarz z potu, spływającego strugami.

"Cała wstecz"—podaje telegraf. Parę szybkich, pewnych ruchów i posłuszne 1300 koni mechanicznych prze całą mocą do tyłu. Rozpędzona śruba bije wodę i tworzy wir, tańczący wściekle dokoła steru. Statek dygoce na dobre. Ciężka masa żelaza i stali traci swą szybkość. Po chwili pada komenda: "pół naprzód." Znowu szybka reakcja mechanika, który wprawnie przerzuca rączki i dźwignie w nowe pozycje. Odsapnąwszy ciężko maszyna kręci śrubę w kierunku naprzód.

Jeszcze parę manewrów, przerywanych chwilowymi postojami i miarowy ruch statku świadczy, że wkońcu wydostaliśmy się na pełne morze. Maszynka sterowa, kierowana kołem z mostku, przebiega prędko to w tę, to w drugą stronę i obraca sterem, aby utrzymać kurs statku.

Wychodzę na pokład. Dojeżdżamy do miejsca, w którym mamy spotkać konwój. Ponieważ przyszliśmy nieco za wcześnie, zataczamy koła przy zredukowanej szybkości. Jest 11 w nocy. Widoczność bardzo słaba.

Za burtą ciepło. Drobne dreszczyki fal nadbiegają niewiadomo skąd, aby po chwili zniknąć w oddali. Z rufy dochodzi miarowy plusk wody, który zgadza się w takcie z łoskotem maszyny, pracującej tam na dole, pod pokładem.

Powietrze duszne, nasycone resztkami mgły snującej się nad wodą. Leciuchne podmuchy wiatru przynoszą zapach niedopalonego węgla, buchającego z komina. Od czasu do czasu słychać z kotłowni metaliczny szczęk łopaty.

Czas płynie wolno. Ostrożnie, przy przysłoniętym świetle lampki, spoglądam na zegarek. Za chwilę skończę zwykłą przechadzkę po pokładzie i zejdę do kabiny na wypoczynek przed czekającą mnie wachtą. Ostatni raz rozglądam się dokoła. Tym razem widzę wyraźnie cienie statków przesuwających się blisko.

Właśnie mija nas charakterystyczna sylwetka kontrtorpedowca, trzymającego się z lekka na uboczu. Statki handlowe idą parami. Wytresowane i karne trzymają równe odległości i odstępy. Są ciche i tajemnicze i tworzą niby pochód czarnych gigantów. Cierpliwie czekamy swojej kolejki, wreszcie dołączamy się do końca. Za nami idą już tylko okręty wojenne. Po paru minutach zbiegam wdół, radując się rychłym odpoczynkiem.

Czterogodzinne wachty, przeplatane posiłkami, snem i dorywczym czytaniem, wypełniają czas w morzu. Ledwie spostrzegliśmy się, a już dzieli nas tylko niewiele godzin jazdy od następnego portu.

Pogoda dopisuje wspaniale. Na spokojnej tafli wody nie ma ani jednej zmarszczki. Morze zamieniło się w ogromne zwierciadło, w którym przegląda się słońce. Niedawno wytoczyło się zza chmury i zachwycone szachownicą statków, przystanęło na chwilę. Pilnie przygląda się swym starym znajomym i wita się z każdym.

Właśnie wchodzimy w szeroką smugę promieni. Robi się dziwnie ciepło i przyjemnie. Biały Orzeł bandery ukradkiem przeciąga się i pręży. Uradowane słońce mruży się w zachwycie, aby tym mocniej buchnąć strugami ciepła i światła, a roztańczone promienie w mig złocą wszystkie zakamarki statku. Zakopcony frachtowiec staje się nagle pysznym pojazdem z bajki. Upojony czarowną zmianą sunie z godnością i zadziera dziób wyżej i wyżej. Gromada ciekawskich mew wykrzykuje głośno swą radość i w zachwycie wariacko wymachuje skrzydłami. W powietrzu pachnie wiosną.

Tymczasem godziny lecą szybko. Jeszcze parę obrotów dużej wskazówki zegara i dzień nachylił się ku zachodowi.

Niedługo potem zapinam szybko ostatnie guziki kombinezona i schodzę do maszyny. W kieszeni zawadza duży plik papierów, z którymi nie rozstaję się w morzu.

Po krótkiej ceremonii przejęcia wachty zostaję sam. Statek idzie równo. Swobodnie manewruję między plątaniną dźwigni, rur, schodków i przemierzam rytmicznie wolny skrawek podłogi.

Na zewnątrz robi się ciemno. Posyłam trymera, aby zamknął skylight'y maszynowe. Opuszczane nieuważnie żelazne klapy spadają z łoskotem, zamykają mnie szczelnie na dnie pudła statkowego. Momentalnie powietrze staje się trudne do zniesienia. Przystaję przed szkłem termometru i widzę, jak słupek rtęci pnie się niezmordowanie w górę. Dochodzi 38°. Ocierając pot z czoła ruszam dalej. Mijają sekundy i minuty wybijane obrotami maszyny. Przelotnie spoglądam na zegar i czekam.

Doczekałem się. Drgnąłem, gdy usłyszałem niespokojne bębnienie dzwonka alarmowego. Bardzo wolno i z umyślnym spokojem zakładam kamizelkę ratowniczą. Podchodzę do nawiewnika. Słyszę, jak przez tubę aparatu podsłuchowego, odległe terkotanie karabinu maszynowego wzmaga się i zbliża, w miarę jak coraz bliższe statki wchodzą w akcję. Po chwili urywa się—samolot wykręcił w bok.

Na razie wszystko w porządku. Pomagam palaczowi wyrównać kamizelkę. Założył ją jakoś dziwnie krzywo i poszczególne tasiemki nie zgadzają się ze sobą. Przerywa nam nieprzyjemny klekot karabinu. Łapię wyraźny warkot motoru.

Teraz już do ogólnej strzelaniny dołącza się jeden z naszych karabinów, po chwili drugi, trzeci, czwarty. Działo na rufie bije regularnie i szybko. Nagle zamieram w bezruchu: warkot samolotu urywa się ostro. Pikuje! Łuski wystrzelonych nabojów dzwonią po bozdeku. Czas ustał zupełnie. Deszcz łusek dosięga szczytu. Czekam!

Jest! Dwa przeciągłe wybuchy wstrząsają statkiem jak szyszką. Wszystko leci na podłogę. Beczka z karbidem szamoce się na lince. Światło przygasa zupełnie, zapala się znowu, mruży się, drga. Regulator dynama zwariował. Czuję, że wykręciliśmy w prawo. Podbiegam do tunelu—sucho, nie trafił.

Szczekanina karabinów oddala się szybko. Działo milknie. Ustaje stukanina pom-pom z torpedowca. Nasłuchuję uważnie. Cisza. Dopiero po chwili zdaję sobie sprawę z normalnego łomotu pracującej maszyny. Słucham dalej. Odgłosy odległej strzelaniny dochodzą z podmuchami wiatru. Konwój ciągnie się na wiele mil.

Aby zająć się czymkolwiek, sprawdzam stan maszyny. Oczywiście wszystko w porządku. Ogarnia mnie uczucie bezsilności i bezradności. Siadam na skrzyni z narzędziami i zazdroszczę tym na górze. Zazdroszczę im akcji, ruchu, zazdroszczę im widoku morza, gwiazd, księżyca. Męczy mnie przymusowa bezczynność.

Źle ze mną. Gorąco nie do wytrzymania. Watowana kamizelka niemal parzy skórę i tłumi wszelkie ruchy. Podchodzę do wentylatora. Na nic. Wiatr ustał zupełnie. Już zaczynam rozwiązywać tasiemki, gdy nagły stukot karabinów przywołuje mnie do porządku. Przypominam sobie, że nie mam pojęcia o pływaniu.

Wybuchy bomb raz po raz grzmią przeciągle w wodzie. Warkot samolotów zmieszany z suchym trzaskiem karabinów wali mi prosto w uszy przez tubę wentylatora. Powietrze przesyca się hałasem. Nie mogę już rozróżnić eksplozji bomb od głosu naszego działa.

Przymykam oczy i wydaje mi się, że jestem na pokazie amerykańskiego filmu lotniczego. Uśmiecham się głupkowato. Strzelanina zamiera równie szybko jak się zaczęła. Z trudem łapię rzadkie serie wystrzałów.

Zamieniam parę słów ze starszym mechanikiem, który w międzyczasie zszedł na dół. Tym razem naprawdę zdejmuję kamizelkę. Okazuje się, że mam rację bo wszystko cichnie na dobre. Zapada zupełna ciemność bezksiężycowej nocy. Konwój płynie spokojnie dalej.

—"Wygraliśmy wojnę" — szczerzy zęby gruby smarownik, gdy zdaję mu wachtę w 3 godziny później. Ale ja tylko kiwam głową, myśląc o wygodnej koji w kabinie.

Na drugi dzień, w południe, wchodzimy do portu. Jest sobota, więc szykuję się do wyjścia na ląd. Właśnie namydlam twarz przed goleniem i lewą ręką przekręcam gałkę odbiornika radiowego. Drażniące wiercenie maszynki dentystycznej przechodzi w szwargot niemieckiego speakera z Calais.

Z zaciekawieniem nadstawiam ucha, bo wydaje mi się, że mówi o wczorajszym napadzie na nasz konwój. Podaje miejsce i porę—rzeczywiście, zgadza się. Nie wypuszczając pędzla z ręki, siadam przy odbiorniku. Speaker ciągnie dalej. Kłamie. Kłamie jak najęty. I to kłamie dokładnie, z cyframi. Bez zająknięcia się mówi o trzech statkach zatopionych, wymienia liczbę 12.000 ton łącznej pojemności i zaraz potem gładko przechodzi na szczegóły i szczególiki.

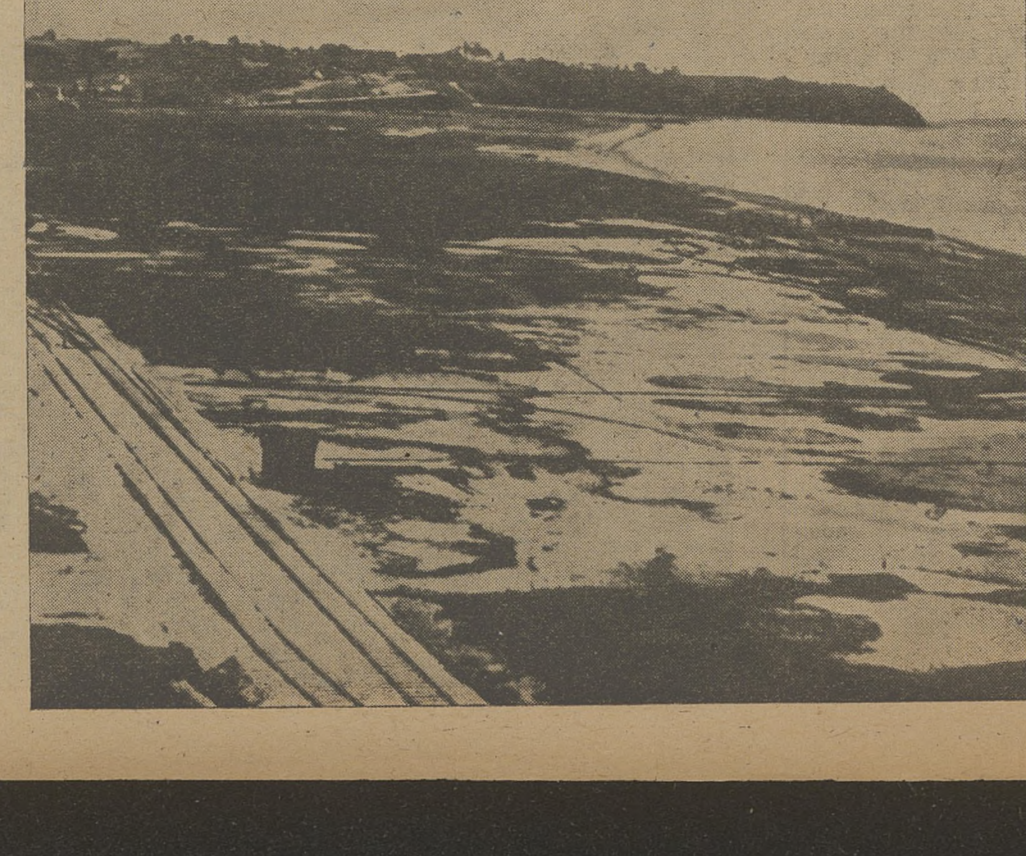
Nie słucham dalej, nie mogę. Wściekam się. Chce mi się odkrzyczeć z powrotem, że to nieprawda, że to łgarstwo, że w ogóle nic nie zatopili i że, dzięki Bogu, jeden szwab wleciał do wody. Ogarnia mnie biała pasja. Zamykam mu gębę z taką siłą, że aż coś trzasło w odbiorniku. Takiej bezczelności znieść nie można!

Zdenerwowany, zabieram się znowu do golenia. Mydło wyschło zupełnie i muszę zacząć od początku. Spoglądam w lustro i widzę w odbiciu głowę stuarta, wetkniętą przez drzwi.

—"Myślałem że nikogo nie ma w kabinie—tłumaczy—Zaraz zaczną ładować, więc chciałem zobaczyć czy bulleye zamknięty.

Ładne kwiatki! Włożyłem jasne ubranie a za dziesięć minut statek będzie czarny jak noc. Psiakrew, ten węgiel!

WITOLD KORZENIOWSKI



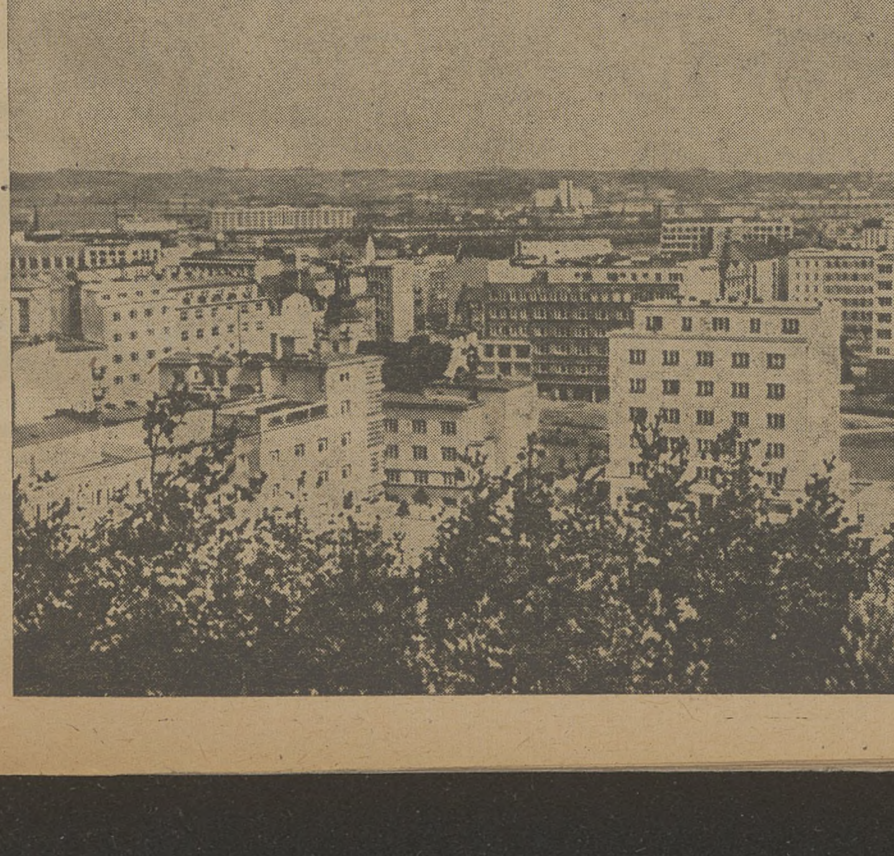
Gdynia—miasto—ląd—drogie sercu każdego Polaka—symbol nowoczesności odrodzonej Polski.

Z małej wioski rybackiej—leżącej na skrawku polskiego wybrzeża, liczącej w 1920 roku 568 mieszkańców, w przeciągu 19-tu lat stworzono nowoczesne miasto i port z ludnością 130.000.

Myśl twórcza polskiego architekta, pracowite ręce polskiego robotnika, wyczarowały na piaskach nabrzeżnych dzieło zbiorowego wysiłku—przedmiot dumy każdego Polaka. Zatokę pogłębiono, pobudowano baseny i kanały portowe, tworząc najnowocześniejszy port na świecie, największy port na Bałtyku a czwarty co do wielkości w Europie.

Gdy w roku 1924 ogólny obrót portu gdyńskiego wynosił 200.000 ton, to w roku 1938 wyrażał się już cyfrą 9.200.000 ton. Pierwsze osiem miesięcy roku 1939 wskazywały, że w tym roku obrót portu gdyńskiego wyniósłby ponad 10.000.000 ton.

Dwa zdjęcia przedstawiają: Gdynię w roku 1920 /na lewo/ i Gdynię w roku 1939 /na prawo/.



Święto Morza . . . Wraca z minionych lat jakiś obraz zamglony. Wraca dziwny skurcz serca. Na fali wspomnień przychodzi jakiś głos, który kiedyś tobie, stojącemu po raz pierwszy nad brzegiem Bałtyku w naszej Gdyni powiedział: "Widzisz, to jest polskie morze . . ."

Mijały lata, przechodziło się przez ciężkie i lekkie dnie pracy, przeżywało wiele wzruszeń mniej lub więcej wzniosłych, ale ten pierwszy skurcz serca, doznany tam, nad brzegiem z Polską zaślubionego Bałtyku, żył w nas, umacniał się podświadomie z każdym dniem wiążąc nas z polskim morzem, z Gdynią, z naszą Marynarką Wojenną i Handlową, z polską banderą idącą w obce morza.

Dziś tutaj na obczyźnie z podwójną siłą, ze łzami tęsknoty wielkiej, wraca do nas ten pierwszy, zamglony obraz polskiego Bałtyku.

Święto Morza? "Ciągle święto"—mawialiśmy kiedyś w Polsce. Tak to prawda; świąt tych i parad było nieco za wiele, jak i zbyt dużo w te święta było mów niepotrzebnych, krzykliwych sloganów i propagandowych haseł. Dzisiaj będziemy oszczędni w słowach i spróbujemy uczcić tegoroczne Święto Morza na swój sposób, może nowy, może bardzo "brytyjski," napewno niebardzo odpowiadający nastrojom duszy polskiej. Po prostu otrząsnąć się musimy na chwilę ze zrozumiałych, potrzebnych zresztą czasem w naszym życiu, sentymentów i nie tracąc czasu na oficjalne przemówienia porozmawiać szczerze i otwarcie o niektórych naszych sprawach morskich. Myślę, że w ten sposób damy najlepszy wyraz naszej miłości dla polskiego morza.

Z losu wojny dane nam jest żyć i walczyć ramię w ramię z narodem brytyjskim. Ten naród urodzonych żeglarzy i wojowników morskich poznał już i ocenił wartość naszej Marynarki Wojennej i Floty Handlowej. Z tego faktu wynikają dziś bardzo poważne skutki: Brytyjczycy chcą napewno rozbudować nasz odcinek morski, cenią nasze talenty morskie, otworem stoi przed nami brytyjskie szkolnictwo morskie, cała bogata, na wiekowych podstawach doświadczalnych budowana, wiedza morska tego narodu. Możemy pełnymi garściami korzystać z tych kontaktów, jeżeli istotnie szczere i prawdziwe są nasze dążenia morskie, jeżeli chcemy w przyszłości mieć potężną flotę, dobrze zagospodaro-

Bez black-outu

wane wybrzeża morskie i wzorowe porty. Przejście obok tych możliwości istniejących na wyspie brytyjskiej, niewykorzystanie należyte jedynej okazji szkolenia ludzi i budowania naszej przyszłości morskiej było by nie do darowania.

Z radością dowiedziałem się w przeddzień Święta Morza, że nowopowstałe z podziału tek "Ministerstwo Przemysłu i Handlu"—otrzymało dodatkowe dwa, jakże cenne, słowa w tytule: ". . . i Żeglugi." Budzi to nowe nadzieje, aczkolwiek z doświadczeń wiemy, że ministerstwo to jeszcze nie wszystko. Znamy inne ministerstwa bardzo żywotne i pomysłowe, które jednak nic nie mogą poradzić na to, gdy np. na "liście honoru" Państw Sprzymierzonych, wymienionych przez Churchilla, zabraknie tylko i jedynie w naszym "informacyjno-dokumentacyjnym" organie prasowym . . . Polski. W prasie brytyjskiej była na pierwszym miejscu, w najgorszym razie wymieniano ją w alfabetycznym porządku. Bardzo charakterystyczny i ostrzegawczy to przykład. Można by wyliczyć wiele takich naszych spraw, które notowane są w brytyjskiej opinii na pierwszym miejscu, a na "polskiej drodze urzędowej" gubią się lub świecą białą plamą.

Tak więc z wielką ostrożnością podchodzimy do tych dwóch słów w nowym tytule ministerstwa. Jesteśmy pełni radości i nadziei, bo przecież po raz pierwszy to w dziejach naszych sprawy morskie doceniono prestiżowo i mówiąc ulubionym stylem "strattońskim"—"podniesiono do rangi ministerstwa." Idąc dalej po zdrowej, modnej dzisiaj linii rozbijania ministerstw /nie w puch, nie—dopisek dla cenzora/ żywimy głęboką wiarę, że na następne Święto Morza w Polsce rozbijemy to ministerstwo przemysłu handlu i żeglugi na dwa nowe: "Przemysłu i Handlu" oraz oddzielne "Ministerstwo Spraw Morskich." Na razie korzystając z braku "takowego" pozwolę sobie zreferować niektóre nasze sprawy i sprawki morskie jeszcze nie w drodze ministerialnej, lecz po prostu obywatelskiej, nie mniej jednak szczerej, choć nie tak przewlekłej.

Największym zmartwieniem naszego odcinka morskiego jest sprawa fachowców, a więc stałe uzupełnianie kadr oficerów i marynarzy, konieczne przysposobienie rezerw oficerskich i marynarskich z myślą o przyszłości. Czy zastanowiliśmy się nad tym, kto bezpośrednio po wojnie poprowadzi naszą napewno powiększoną znacznie Flotę Handlową, flotę rybołóstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego? Skąd czerpać będziemy kandydatów na stanowiska pilotów i oficerów portowych?

Widzę jak nasz nowy minister "i Żeglugi" siwieje w oczach czytając te słowa . . . Wiemy ile czeka go kłopotów, ile trudu i dlatego zanim powiemy znacznie więcej przykrych prawd, z całego serca życzymy mu: "Szczęść Boże na nowej polskiej drodze morskiej!" Będzie on miał niejeden twardy orzech do zgryzienia n.p. w dziedzinie przygotowania kadr inżynierów, techników, mechaników, oraz wykwalifikowanych robotników do przejęcia stoczni i pozostałego przemysłu portowego. A gdzie nietknięte zagadnienia administracji portowej, gdzie szukać ludzi, którzy by już teraz kształcili się w złożonej organizacji handlu portowego, w klarowaniu, w maklerce, w kwestii ubezpieczeń, w specjalnej bankowości, w rzeczoznawstwie portowym, w arbitrażach?

Przeczucie mi mówi, że nowy minister . . . "i Żeglugi" przerwie w tym miejscu czytanie lub zgrzytnie zębami na to Święto Morza, które mu dzisiaj zgotowałem korzystając z atmosfery brytyjskiej, pozwalającej na szczerość i wiarę w siłę przewidywań. Gdybyśmy podsunęli mikrofon na biurko ministra, co by nam powiedział w tej chwili? Przypuszczam, że mówił by tak:

"W jednym z portów Wielkiej Brytanii wskrzeszono Państwową Szkołę Morską z Gdyni. Przygotowuje ona rocznie około 20 kandydatów na oficerów floty handlowej, gdy tymczasem trzeba by ich mieć przynajmniej stu . . . Szkoli się ponadto trochę radiotelegrafistów, szyprów oraz maszynistów, ale potrzeba ich dziesięć razy więcej. Szkoli się kilkunastu techników na inżynierów budowy okrętów—trzeba ich będzie jednak niedługo znacznie więcej."

Gdyby na tym minister skończył wyczytalibyśmy napewno jeszcze w jego oczach niedopowiedziane, pół-urzędowe wyznanie:

"W innych działach w ogóle się nikogo nie szkoli . . ." A dlaczego? Brak ludzi. Nie ma kandydatów, nie ma nowych dopływów. Jest jedno źródło, ale jak zwykle "zakorkowane" na cztery spusty. Wojsko w Szkocji kryje w sobie jeszcze, podobno, wielu oficerów i starych wykwalifikowanych marynarzy floty handlowej i rybackiej, a przede wszystkim wielu specjalistów odcinka morskiego, o których przed chwilą była mowa. Służba w marynarce handlowej liczy się jako służba w wojsku; flota handlowa walcząc w pierwszej linii frontu spełnia dziś jedno z głównych zadań niezbędnych do osiągnięcia zwycięstwa.

Czym więc wytłumaczyć sobie taki paradoksalny fakt, godny uwiecznienia w "narodowym muzeum biurokracji wojskowej," że wysłużony kapitan żeglugi wielkiej siedzi w randze starszego strzelca "somewhere in Scotland," a gdy interweniuje właściwa władza o jego zwolnienie i przydział do Floty Handlowej pada uroczysta, stereotypowa zresztą, odpowiedź "bezpośredniego przełożonego," że: "St. strz.-kapitan marynarki handlowej Ypsylon Iksowski jest niezbędny w formacji na stanowisku zastępcy podoficera mundurowego." Konsekwencja?—Bardzo prosta, ale dla naszej przyszłości morskiej wysoce niepożądana: na polskie statki handlowe co raz częściej angażuje się obcych ludzi /!/. Twierdzą biegli w tej sprawie, że do tej pory na polskie statki wzięto w ten sposób kilkuset ludzi obcej narodowości. W dniu Święta Morza oceńmy sami bezstronnie i spokojnie ten mało znany, ale jakże ważny fakt. Dużo deklamujemy frazesów na temat posiadania morza, ale "starszy strzelec-kapitan Ypsylon Iksowski" przekreśla te deklamacje samą swoją obecnością w magazynie mundurowym gdzieś w Szkocji.

Powiedzmy jeszcze jedną prawdę w dniu tego Święta: szeroki ogół polski ma dość uproszczone poglądy na sprawy morskie. Zamykają się one w powiedzeniu: "to okropna służba." Równie dość swoistą bywa ocena pracy naszych marynarzy: "Każdy marynarz pije, ale musi, bo ciągle bywa w niebezpieczeństwie." Wydaje mi się że tylko między tymi dwoma powiedzonkami kursuje na emigracji nasz pociąg popularny do Wielkiej Sprawy Morskiej.

Nie tędy droga do Gdyni. Trzeba uświadamiać szeroki ogół o polskich sprawach morskich, trzeba animować emigrację mądrze, faktami, nie wyświechtanym sloganem w typie: "Frontem do frontu." W ostatnich czasach daje sie wyczuwać bardzo pożyteczny pęd naszych marynarzy do zrzeszania się, do zaznajamiania się z aktualnymi zagadnieniami "lądowo-społecznymi." Oto głos jednego z nich, wypowiedziany na łamach "Związkowca" /Robotnik Polski w Wielkiej Brytanii" z dn. 15 czerwca 1942/.

"Chyba już nauczyliśmy się, co to znaczy być solidarnym. Pamiętamy ciężką, pełną przeszkód pracę naszego Związku na terenie Gdyni . . . Pozbawiano nas pracy, nazywano wprost, otwarcie, antypaństwowcami, aby nas zastraszyć i złamać. Myślę, że dziś przekonali się jak ci "antypaństwowcy" potrafili ginąć z kosami w ręku pod Orłowem . . ."

A potem kilka wierszy dalej:

"Już czas wielki, aby marynarz, robotnik orientował się nie tylko w swym fachu na okręcie, ale też by orientował się w sprawach ogólnych, społecznych i politycznych . . . Dziś jesteśmy, jutro może nas nie być, ale musimy pamiętać o tym, iż pozostaną nasi towarzysze, którzy będą nadal korzystać z naszej pracy i pomocy związku oraz dorobku organizacyjnego."

Idąc śladem tych prostych słów marynarskich powiedzmy sobie szczerze: Już czas wielki, aby Polak na emigracji orientował się nie tylko w swoim fachu, ale by wykazywał również pełną orientację w zasadniczych dla przyszłości Polski sprawach morskich. Dziś jesteśmy—jutro może nas nie być, ale musimy pamiętać o tym, że pozostaną nasi towarzysze, którzy dopłyną do brzegów Bałtyku. Naprawiać będą musieli z miejsca uszkodzone porty, stawiać zwalone doki, odbudowywać zniszczony przemysł portowy, organizować budowę okrętów, uruchomić handel portowy . . .

Wtedy w tym pierwszym roku zwycięstwa, w pierwszym roku wolności "Święto Morza" zamieni się w roboczy dwunastogodzinny, czarny od kurzu i dymów, powszedni dzień pracy na powiększonych, dalekich wybrzeżach zaślubionego na zawsze z Polską Bałtyku.

WIKTOR BUDZYŃSKI

Drógi panie Stanisławie!

Długo, bo aż rok cały, myślałem nad tym, czy ten list napisać. Przede wszystkim dlatego, że zasadnicza sprawa, którą w nim poruszam, jest nieprzyjemna i—tak mi się przez cały rok wydawało—nienadająca się do publicznego omówienia. Zdarzył się jednak fakt, który ostatecznie zadecydował o tym, by tą właśnie drogą powiedzieć Panu to, co Panu powiedzieć chciałem przed rokiem, gdy Go widziałem w jednej z małych kawiarń londyńskich.

Było to 30 czerwca ubiegłego roku. Przyszedł Pan do kawiarni ze Swym przyjacielem, panem Tadeuszem. Każdy z Was miał w ręku świeżo wydany z okazji Święta Morza specjalny dwunastostronicowy /jeszcze nie było ograniczeń papieru!/ numer morski "Polski Walczącéj."

Mnie Pan naturalnie nie pamięta. Jakżeż zresztą Pan mnie może pamiętać, jeśli mnie Pan nawet nie zna. Siedziałem sam przy stoliku, sąsiadującym z Pańskim. I choć z zasady nie obchodzą mnie sąsiedzkie pogaduszki, to przecież—przyznam się szczerze—uważnie przysłuchiwałem się Pańskiej i pana Tadeusza rozmowie. Podsłuchiwałem Was, bo już pierwsze słowa Waszej rozmowy były tak zdumiewające, iż początkowo byłem pewny, że się przesłyszałem.

Trzymając w rękach ów numer morski "Polski Walczącej" dyskutowaliście nad sprawami, poruszonymi przez to pismo. Swoje poglądy wyrażaliście głośno i obaj zgodnie stwierdzaliście, że:

"niebardzo roumiecie, dlaczego tak dużo pisze się o sprawach morskich" . . .

"bez morza także można się obejść" . . .

"morze w naszych dziejach przysparzało nam tylko kłopotów. . . ."

a wreszcie, że: "marynarka wojenna, flota handlowa i flota rybołóstwa morskiego to imprezy zbyt kosztowne dla państwa polskiego. . . ."

Jak już zaznaczyłem, o tej przypadkowo podsłuchanej rozmowie nie chciałem do Pana pisać. Gdy jednak parę dni temu pewien jegomość, prawdopodobnie jakiś Pański krewniak, wysłuchawszy moich poglądów na aktualne polskie zagadnienia morskie, nazwał mnie wariatem—wówczas zdecydowałem się na niniejszy otwarty list, by Pańskie i Jemu podobnych jegomości oraz moje własne poglądy poddać ocenie ogółu.

Z Waszej kawiarnianej gadaniny jedno dobrze zrozumiałem—Wasz pierwszy zwrot, że ". . . nie rozumiecie, dlaczego tak dużo o sprawach morskich się pisze . . .", choć muszę tu stwierdzić, że o sprawach tych jednak wciąż zbyt mało się mówi, czego dowodem m. inn. fakt, że można jeszcze (na szczęście co raz rzadziej) spotkać typy, podobne Panu i panu Tadeuszowi.

A ponieważ o sprawach, których zupełnie nie rozumiecie, pisze się wciąż jeszcze za mało, pozwoli Pan, że pokrótce o nich pomówię.

Powiedział Pan, że bez morza można się obejść. Niech Pan przeczyta uważnie historię Polski, a dowie się Pan, że już dziadek Mieszka I, Lech, toczył walki o ujście Odry i Szczecin z Niemcami, którzy już wtedy (ponad tysiąc lat temu) starali się odciąć nas od wybrzeży Bałtyku; dowie się Pan, że całe dzieje Polski, to przede wszystkim dzieje walk o dostęp do morza i że, ile razy ten dostęp traciliśmy, tyle razy traciliśmy niepodległość i odwrotnie—byliśmy państwem silnym, zdolnym do utrzymania porządku w całej środkowej Europie, gdy mocną nogą staliśmy nad Bałtykiem.

Doszedł Pan potem z panem Tadeuszem do przekonania, że "morze w naszych dziejach przysparzało nam tylko kłopotów." Można i tak nazwać tyciącletnie walki z Niemcami o dostęp do wybrzeży morskich. Pan jednak, Panie Stanisławie, oraz pan Tadeusz, mówiliście o tym tonem ludzi, którzy się boją kłopotów, którzy zapewne także nie lubią pracować, którzyby chcieli, by im wszystko dawano . . . za darmo.

Jakie to szczęście, Panie Stanisławie, że Pan i pan Tadeusz pomiędzy Polakami reprezentujecie bardzo maluteńką i bez znaczenia grupkę. Cały naród polski ma jednak inne poglądy na te kłopoty i dlatego we wrześniu 1939 roku właśnie w obronie dostępu do morza jak jeden mąż chwycił za broń, choć można było—jak się pewno obu Panom wydawało—łatwo kupić pokój, bo za "drobne" ustępstwa na Pomorzu, za zrzeczenie się Gdańska i za zapomnienie o . . . honorze.

Wreszcie Pan i Jego towarzysz stwierdziliście, że "marynarka wojenna, flota handlowa i flota rybołóstwa morskiego—to imprezy zbyt kosztowne dla państwa polskiego."

Znów egoistyczne podejście do sprawy. Wygląda, jakby Pan się bał o Swoją kieszeń (czy Pan chociaż płacił sumiennie podatki?). Mniejsza jednak o to. Spytam się tylko, czy Pan wie o tym, że dzięki wybudowaniu Gdyni Skarb Państwa ciągnął poważne zyski z różnych opłat portowych, a suma, którą zaoszczędziliśmy na opłatach kolejowych za przewóz towarów drogą do Gdyni i Gdańska, zamiast, jak dawniej, drogą przez Niemcy do portów niemieckich, belgijskich i holenderskich, znacznie przewyższa koszt budowy portu gdyńskiego, łącznie z jego inwestycjami prywatnymi /ponad 800 milionów złotych/?

Czy Pan też wie, że dzięki naszej skromnej jeszcze tonażowo flocie handlowej, która przewoziła ostatnio zaledwie 10% naszych ładunków, w roku 1937 zapłaciliśmy obcym towarzystwom żeglugowym za przewóz polskich towarów oraz pasażerów już o 28 milionów mniej, i to w walutach i dewizach, a nasze statki rybołóstwa morskiego pokrywały już do 30% naszych zapotrzebowań, oszczędzając nam rocznie około 5 milionów złotych, któreby trzeba zapłacić za obcą rybę?

Przecież umysłowości takiej, jak Pańska, Panie Stanisławie, tak potężne sumy powinny trafić do przekonania, zwłaszcza, że pośrednio z zysków tych także Pan i pan Tadeusz korzystali.

I jeszcze jedno pytanie. Czy Pan naprawdę nie zauważył, że realni Anglicy z Panem gadają i Pana tolerują tylko dlatego, że—obok naszego żołnierza i naszego lótnika—marynarze naszej Marynarki Wojennej i Floty Handlowej przydali imieniu Polaka olbrzymiej wartości? Pan sam jest dla Anglików i dla wszystkich sprzymierzonych niczym, ale Pan, jako rodak ludzi z "Orła," "Gromu," "Wichra," "Pioruna," m.s. "Piłsudski," m.s. "Chrobry," s.s. "Kromań," s.s. "Wisła"—to już ktoś, to wielki i cenny sprzymierzeniec.

Zresztą, niedługo już zapewne, gdy między innymi dzięki jednostkom maszej Marynarki Wojennej i statkom naszej Floty Handlowej wskrzeszone niepodległe państwo polskie oprze swój byt o rozległe wybrzeże morskie, gdy nasze porty ze swym cennym przemysłem oraz liczebna flota handlowa stworzą podwaliny pod pomyślność gospodarczą Kraju i gdy na straży naszego wybrzeża, portów oraz Floty Handlowej stać będzie silna Marynarka Wojenna —wówczas i Pan zrozumie, że morze to wielka rzecz.

Niech się Pan nie gniewa, Panie Stanisławie, że publicznie i tak szczerze powiedziałem, co myślę o Pańskiej kawiarnianej pogawędce. Zrobiłem to, bo pomimo wszystko mam nadzieję, że Pana i pana Tadeusza i owego jegomościa, który powyższe moje poglądy nazwał wariackimi—przekonam i pozyskam na szczerze oddanych polskiej sprawie morskiej pracowników.

Na zakończenie zakomunikuję Panu jeszcze wiadomość, która powyższym moim wywodom przydaje specjalnej mocy i która może nawet Panu i Jego towarzyszom trafi do przekonania.

Jak Pan zapewne wie, dotychczasowe Ministerstwo Skarbu, Przemysłu i Handlu zostało rozdzielone na dwa ministerstwa—Skarbu oraz Przemysłu i Handlu. Otóż to drugie ministerstwo otrzymało ostatnio nową nazwę—Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Rząd Rzeczpospolitej, doceniając ogromne znaczenie spraw morskich dla odbudowy silnego i gospodarczo zdrowego państwa polskiego, postawił je na równi z najistotniejszymi zagadnieniami państwowymi. Nadto dodam, że pierwszy Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, p. Jan Kwapiński, rozpoczął swe urzędowanie od oficjalnego przejęcia Działu Spraw Morskich, po którym przeprowadził inspekcję jednego ze statków naszej Marynarki Handlowej, a następnie wziął udział w zakończeniu roku szkolnego w Państwowej Szkole Morskiej, kontynuującej swą gdyńską działalność w jednym z portów Anglii.

Jeśli Panu, Panie Stanisławie, wszystkie poruszone wyżej momenty trafią do przekonania, to z tego bardzo będzie się cieszyć.

WIESŁAW WALIGÓRSKI

P.S.—Czytelników, których ten nieco przydługi może list zainteresował, proszę osądzić, czy powyższe poglądy moje są rzeczywiście poglądami wariata.—W.W.

Z życia obozów

Pozdrawiamy sztandary wolności

Na skraju miasta, przy bramie wejściowej do koszar, na maszcie wysokim powiewa sztandar amerykański. Chociaż jest lato nie opromienia go łagodne słońce popołudnia; uporczywy deszcz go zmoczył, a zimny szkocki wiatr nadciągający od strony gór szarpie zawzięcie. Jak gdyby na znak, że walka jeszcze nieskończona, że burza trwa, choć czas rozpogodzenia jest może niedaleki.

Rankiem tej niedzieli, która została wybrana na uroczystość "Dnia Zjednoczonych Narodów" przed sztandarem gwiaździstym na rozkaz Wodza i z potrzeby serca, pochyliły się nasze znaki bitewne, sprezentował broń żołnierz polski, a trębacze odegrali stare hasło Wojska Polskiego. W ten skromny, ale wymowny sposób Naród, który pierwszy w Europie przeciwstawił się zbrojnie potędze tyranii, uczcił sztandar ojczyzny Waszyngtona, Lincolna, Roosevelta, bratni salut oddając równocześnie 27 narodom świata, walczącym dziś o wspólną sprawę Wolności.

* * *

Plac przed ratuszem jest pusty zupełnie. Ociekający deszczem policjant przechadza się dostojnie, a dostrzegłszy wóz sprawozdawców podchodzi i uprzejmie prosi, aby zjechać w boczną ulicę, gdyż plac za chwilę będzie "*overcrowded.*" Tutaj bowiem odbędzie się defilada na zakończenie uroczystości "Dnia Zjednoczonych Narodów." Spojrzeliśmy po sobie ze zdumieniem. —"*Overcrowded*"? W taki deszcz? Optymista! Ustąpiliśmy jednak posłusznie na bok.

Tymczasem na kilka minut przed rozpoczęciem defilady istotnie zaroiły się uliczki: nie zważając na dokuczliwy deszcz ciągnął na rynek tłum różnorodny, poprzedzany jak zwykle przez gromady dzieci. W jednej chwili ustawiły się długie szpalery wzdłuż drogi. Na skromnej trybunie, ustawionej obok pomnika żołnierzy poległych w tamtej wojnie, ozdobionej flagami polską i brytyjską, stanął polski dowódca brygady i dwaj wyżsi oficerowie angielscy. Obok nich zajął miejsce w gronostaje przybrany provost miasta, za nim członkowie rady miejskiej.

Podniesienie gwiaździstego sztandaru na maszt



Orkiestra białych ułanów przymaszerowała i ustawiwszy się naprzeciw trybuny zagrała żywo marsza. Defilada ruszyła. Najpierw rzut pieszy, potem zmotoryzowani ułani na carrier'ach, za nimi lekkie czołgi. W tłumie widzów rozeszła się pogłoska, że będą również defilowały potężne "Crusadery," to też pewne rozczarowanie nastąpiło, gdy skończyło się na "Valentinach." Aż stary Szkot oklaskujący każdy przeciągający oddział, odmruknął niecierpliwie, że ciężkie czołgi mają służyć do pobicia "Jerries," a nie defilować dla uciechy gawiedzi, *Save fuel!*

Po przejściu oddziałów polskich zmieniają orkiestrę polską, "piperzy." Maszerują teraz oddziały *Home Guard,* za nimi żwawy pluton chłopców z *Air Training Corps,* organizacje obrony cywilnej, robotnicy fabryczni. Osobliwa to defilada. Skromna, bez żadnej "parady" bardzo prowincjonalna i małomiasteczkowa, a przecież pełna życia i werwy. Wszystkie twarze: weteranów i wyrostków, robotników i dziewcząt zdobi uśmiech pełen pogody i ufności. Uśmiecha się i bije brawo cierpliwa, obficie skrapiana deszczem "widownia." Wypatruje się znajomych w maszerujących szeregach, dogaduje dobrodusznie, dowcipkuje z humorem, ale bez złośliwości. Pod studnią z wodotryskiem usadowił się stary kombatant z kilku odznaczeniami bojowymi na wyszarzałej surducinie. Gęba mu się nie zamyka.

—"Hallo, Joe! — woła do ogromnego homeguardzisty z naszywkami kaprala—Cóż tąk przytupujesz siarczyście jakbyś już maszerował przez Trafalgar Square, *relax, old boy, relax,* zmęczysz się jeszcze, a bar dzisiaj *unfortunately* zamknięty i nie będziesz się mógł pokrzepić swoim zwyczajem."

—"Hej, mum—usłyszała znowu jakaś kobiecina—*take it easy,* nie patrz tak ostro dokoła, bo i tak *husband* tego nie widzi i nie zlęknie się. Przemaszerował już z fire-watcherami i jest bezpieczny."

Kobziarze przestali grać, oddziały przeszły, tłum rozchodził się zwolna. Do weterana pod studnią podszedł jakiś znajomy.

—"*Dirty weather, Tom*" — zauważył na powitanie.

Tom uśmiechnął się i pokręcił głową. Eh, nie jest znowu tak źle. Pamiętasz jak to było rok temu? Pogoda ładna, ale Rosja i Ameryka były jeszcze neutralne, a dziś walczą po naszej stronie. To wielka różnica! I dlatego warto wyjść w taki dzień jak dzisiaj i zmoknąć trochę—*for victory!*

—"*Your right*—zgodził się kolega.—Nie jesteśmy już sami w tej wojnie, a *Prime Minister* nawet powiada, że widać już grań."

LUDWIK BOJCZUK

Zdjęcia Wojsk. Sekcji Film-Foto.

Defilada w szkockim miasteczku



Dni polsko-angielskie w Bradford



Generał Haller przechodzi przed frontem harcerzy

Rok temu, w dalekich szkockich dolinach, gdzie stała 10 B.K., krążyć jęła wśród wojska legenda o polskim ośrodku w Bradford. Opowiadano sobie o tym mieście angielskim, gdzie Polaka nie było na lekarstwo—i gdzie spontanicznie powstało Towarzystwo Polsko-Angielskie, duża świetlica, przeznaczona dla przyjaciół naszych Anglików i gości polskich, a przede wszystkim dla żołnierzy 10 Brygady. Tak się bowiem złożyło, że pośród oficerów tej jednostki był ktoś, kto zaprzyjaźnił się dwadzieścia kilka lat temu, w Poznańskim, z grupą jeńców angielskich, wysłanych pod Trzemeszno na roboty rolne.

Pośród tych jeńców był młody obywatel bradfordzki pan T. L. Neale. Gdy dotarła do niego, w ćwierć wieku później wieść, że oddziały polskie przybyły do Wielkiej Brytanii—powiedział sobie: teraz moja kolej. Polacy przyjęli mnie jak brata w Poznańskim, odwdzięczę się im za okazane mnie i moim towarzyszom niewoli serce. Postanowił, wykonał—i prześcignął to, o czym sam marzył. Zamiast małego kółka przyjaciół Polski stworzył ośrodek, promieniujący szeroko i mogący służyć za wzór, do czego zdolna jest doprowadzić energia jednego człowieka.

Dziwny to człowiek, wielki nasz przyjaciel pan Neale. Cichy, małomówny, skromny. Trzeba specjalnych okoliczności, chwili wolnej w jego pracowitym życiu, znalezienia się sam na sam z kimś z Polaków, by zaczął snuć swoje wspomnienia z lat dawnych—opowieść o tym, jak znalazł się, po przeniesieniu z uciążliwej atmosfery obozu jeńców, w obejściu wiejskim w Poznańskim, jak prości ludzie odnieśli się do niego serdecznie, jak córka gospodarska niespodziewanie przyniosła mu obfity poczęstunek, jak w pierwszej chwili nic nie rozumiał skąd i dlaczego i jak rozjaśniło mu się w głowie i w sercu, gdy zobaczył, czym jest Polska, o której oczywiście wtedy nie miał pojęcia.

Otworzyły się wtedy przed nim wszystkie drzwi—był Anglikiem, był sprzymierzeńcem. Poznał gościnność chaty wiejskiej i zamożnego dworu. Zobaczył, że wszędzie kwitnie tam ta prosta, polska serdeczność, która była dla niego czymś nowym i nieprzeczuwanym zupełnie. Szczęśliwy był, gdy Polska odzyskała wolność—wiedział, jak tej wolności jest rada, i żył spokojnie, pracując ciężko w swoim mieście rodzinnym. Gdy jednak przyszły złe wieści, gdy dwie katastrofy zwaliły się na nas kolejno, i gdyśmy zawędrowali aż tu—pan Neale sercem zrozumiał, że może nam być potrzebny. Oby się tacy przyjaciele na kamieniu rodzili.

I oto, w krótkim czasie, powstało w Bradford T-wo Angielsko-Polskie, które rozwijać się zaczęło niezmiernie szybko, a gdy wieść o tym doszła do 10 Brygady, zajął się tym ośrodkiem Gen. M., delegować tam zaczął naszych oficerów, poparł myśl urządzenia wystawy, szeregu odczytów i manifestacji angielsko-polskich. Akcja ta zataczać jęła coraz szersze kręgi i znalazła wkrótce uznanie Rządu Polskiego, który poparł myśl urządzenia w tym mieście zjazdu harcerskiego obu narodowości.

Z ramienia Rządu przybył z początkiem czerwca minister gen. broni Józef Haller—D-wo I Korpusu delegowało kilkudziesięciu żołnierzy polskich, należących do Związku Harcerskiego i kilku oficerów sztabowych, a szkoła żeńska z pod Perth cztery harcerki w mundurach. Na zebraniu inauguracyjnym, pod przewodnictwem ks. prałata C. Tindall'a rektora St. Bede's Grammar School, któremu towarzyszyli Prezes Robinson i Chairman Neale, wysłuchaliśmy szeregu przemówień o charakterze niezmiernie serdecznym—po czym, w imieniu Rządu, głos zabrał gen. br. J. Haller, podkreślając, że był zawsze opiekunem ruchu harcerskiego i prezesem tej organizacji w pierwszych latach niepodległości. W mowie swojej Generał zaznaczył podobieństwa między ideałami Sokolstwa polskiego, a skautingiem z pod znaku Lorda Baden-Powell'a, poczem podkreślił ważkość ideałów Mickiewiczowskich, tak bardzo harmonizujących z podłożem moralnym i ideowym ruchu harcerskiego.

W szeregu innych mów usłyszeliśmy sporo interesujących szczegółów o rozwoju skautingu, a m.in. o *Boys' Brigade,* reprezentowanej na sali, organizacji, z której powstał ruch lorda Baden-Powell'a. Dowiedzieliśmy się również, że w ciągu dwóch następnych dni nasi polscy harcerze wygłoszą pogadanki o Polsce i skautingu polskim w szeregu szkół w Bradford i w okolicy. W ten sposób zasiąg uroczystości objął kilkanaście tysięcy dzieci.



Harcerz-żołnierz polski wśród "druhów" angielskich

Bradford jest to wielkie miasto fabryczne, liczące przeszło ćwierć miliona mieszkańców, wyglądające na naszą Łódź. Słynie ono z wyrobów wełnianych i jedwabnych, a przed wielką wojną konkurowało nieraz z naszym przemysłem łódzkim i białostockim na rynku chińskim i rosyjskim. Należy ono do olbrzymiego okręgu przemysłowego w Leeds, który rozpada się na szereg miast poszczególnych, ale wygląda jak jedno wielkie miasto.

Nazajutrz gen. Haller odbył przegląd kilku tysięcy zebranej młodzieży na rynku, po czym złożył wieniec pod pomnikiem Poległych z lat 1914-1918 i dwa razy przyjmował defiladę długiego, dobrą milę ciągnącego się pochodu młodzieży z naszą polską drużyną skautowską na czele. Lord Mayor Bradfordu brał żywy udział w uroczystościach i w towarzystwie radnych miejskich przyjmował serdecznie Generała i towarzyszących mu oficerów i przedstawicieli harcerstwa polskiego na ratuszu.

Końcowe Jamboree odbyło się następnie w ogrodach St. Bede's New School, gdzie uczestnicy przyjmowani byli gościnnie przez ks. prałata Tindall'a. Chór harcerzy polskich śpiewał nasze pieśni, transmitowane przez BBC.

Podkreślić tu należy specjalnie ważkie znaczenie bezpośredniego zaznajamiania się brytyjskiej młodzieży z naszym ruchem harcerskim i delegowania przedstawicieli skautingu polskiego do poszczególnych szkół. Młodzież słucha chętnie młodzieży, interesuje się nią i wchodzi w bliskie, serdeczne porozumienie z kolegami. Jest to stokroć bardziej pożądane, aniżeli wysyłanie starszych i niezwiązanych z ruchem młodzieży prelegentów. Widzieliśmy w Bradford, jak łatwo przełamane były lody i jak rosło zainteresowanie młodych w zetknięciach koleżeńskich. Przyznać trzeba, że nasi chłopcy doskonale byli przygotowani do swej roli, wcale nieźle mówili po angielsku i wykazali wszelkie zalety, których harcerstwo wymaga od swych komilitonów.

E.E.L.

Szkic sytuacyjny

PREMJER A PARLAMENT

Klęska w Libii wywołała w Anglii niewątpliwy wstrząs. Przypisać to należy kilku czynnikom: opinia brytyjska czuła jest na wydarzenia na Środkowym Wschodzie albowiem wie, co znaczy Morze Śródziemne i co znaczy Suez; bitwa o Libię zaczęła się pod dobrym dla Anglików znakiem; optymizm kół urzędowych był poważny i znalazł wyraz w oświadczeniach najwyższych czynników brytyjskich; panowało wreszcie przekonanie, że po raz pierwszy stawia się czoło nieprzyjacielowi naprawdę jak "równi z równymi."

I w tych warunkach, kiedy sądzono, że sprzęt brytyjski i amerykański jest dobry, a może nawet lepszy od niemieckiego, kiedy wstępne boje wypadły dobrze dla Anglików, przychodzi klęska. Opinia brytyjska wie, że nie jest to porażka, ale klęska w całym tego słowa znaczeniu, albowiem przepołowienie 8-ej armii, przetrzebienie jej sprzętu nie oznacza nic innego, jeno otwarcie drogi do Egiptu. Oznacza coś więcej: dowodzi, że coś jest jednak nie w porządku ze sposobem dowodzenia i że strategia brytyjska nie nadąża za rozwojem strategii nowoczesnej.

Atak na politykę rządu a raczej na kierownictwo prowadzenia wojny, był wyjątkowo ostry w Izbie. Siła tego uderzenia była najlepszym wykładnikiem gniewu opinii brytyjskiej, która—nie ukrywajmy—*jest wściekła*. Przeciętny Anglik jest wściekły, albowiem nie wie, dlaczego jesteśmy do licha bici? Czy tak musi być zawsze?—pyta prosty człowiek. Gdzie tkwi błąd? Czy w sprzęcie, czy w ludziach, czy w systemie strategii, czy w organizacji?

Atak na rząd wypadł w czasie nieobecności premiera W. Brytanii. Stanowisko rządu bronił zastępca premiera mjr. Attlee. Kiedy otwarta zostanie debata zabierze głos sam Churchill, który zjawił się z Waszyngtonu, być może wcześniej, niż zamierzał. Orientował się dobrze, że musi być w Londynie i *odparować atak*.

Jest jasne, że *Churchill wygra batalię*. Nie tylko dlatego, że naród wie, iż Churchill jest niezastąpiony, ale i dlatego, że *opozycja przeciwko rządowi nie będzie w Izbie zbyt silna*. Zwerbuje ona niewielkie stawki głosów.

Czy Churchill zrzeknie się prowadzenia resortu *ministra obrony*, nie wiemy. Nacisk w tej mierze jest duży. Churchill uważa ten resort za szczególnie ważny dla siebie, to też wątpić należy, ażeby ustąpił łatwo. Nie wiemy, czy Churchill postawi po prostu warunek: "albo—albo," czyli albo zostaje tak jak teraz, albo odchodzi. Przed takiem ultimatum Izba cofnęłaby się napewno.

Przypuszczać trzeba, że w Anglii, która jest krajem kompromisu skończy się na pewnym przesunięciu części odpowiedzialności za dział ministra obrony na barki innej osoby, czy osób. Istotnie, ciężar ten jest *nadmierny* i premier zrobi dobrze, jeżeli podzieli się odpowiedzialnością za ten trudny dział.

BITWA PRZED ALEKSANDRIĄ

Rzut oka na mapę Egiptu przekonuje nas, że położenie tam jest *ciężkie*. Rommel najwyraźniej dąży do odcięcia 8-ej armii od południa i zakreśla łuk już na wschód od Mersa Matruh. W tych warunkach armia Ritchiego może znaleść się w potrzasku.

Nie bardzo rozumiemy, dlaczego armia ta *czekała* na posunięcia niemieckie. Sytuacja tej armii była krytyczna od chwili rozbicia jej pod Tobrukiem. Ratunkiem był tylko kontratak, w oparciu o rezerwy gromadzone nad Nilem. Czekanie na wroga, mówienie o liniach obrony nastraja najgorzej.

Jedno z pism londyńskich słusznie wytyka komunikatom z Kairu to, że stale używają one starej terminologii. Mówi się o jakichś *liniach obrony*, o zmasowaniu wojsk na granicy, o koncentracjach i t.d., chociaż już każdy laik wie, że istnieją tylko dwa sposoby obrony: albo obrona w głąb albo natarcie i że masowanie wojsk na granicy to wstęp do porażki. Wiadomo także, że wszelkie takie czy inne umocnienia niewiele znaczą, jeżeli w cieniu fortyfikacyj nie ma odpowiedniej ilości czołgów i samolotów.

Bitwa pod Mersa Matruh trwa, a losy jej nie są wiadome w chwili, gdy piszemy te słowa. To jedno jest pewne, że *los Aleksandrii zależy od siły uderzenia angielskiego. Uderzenie to może przyjść z południa*. Trzeba uderzyć na wroga *jeszcze dalej na południu*, obejść jego w chwili, gdy będzie starał się chwycić w potrzask Ritchiego dobrać się do jego skrzydeł. Rommel idzie na całego, ale jest chyba jasne, że *wojska jego są wyczerpane i że zaatakowanie ich teraz jest łatwiejsze niż kiedykolwiek. Teraz nastała chwila odwagi, ryzyka*. Jeżeli nie wymierzymy ciosu Rommlowi teraz, gdy manewruje koło Mersa Matruh, to los Aleksandrii może być przesądzony.

OFENSYWA W ROSJI

Okazuje się, że rację mieli ci, co przewidywali ograniczone działania w Rosji a główne uderzenie na Środkowym Wschodzie. *Działania von Bocka i Rommla są jednak zestrajane*. Celem ich działań—a raczej działań na froncie wschodnim, na froncie bliskowschodnim—*jest założenie obcęgów, które zbiegłyby się gdzieś w Palestynie czy Syrii*.

Jest to plan strategiczny niezwykle ambitny, ale właśnie taki plan, *jaki może wydać wojna nowoczesna*. Maszyna niemiecka idzie na najwyższych obrotach. Wojna błyskawiczna zahamowana została na czas krótki. Dzisiaj musimy uznać, że podjęła ona niestety swój marsz—albowiem zabrakło zapór odpowiednio skutecznych. Musimy przyznać, że zbyt wcześnie mówiło się o jej zmierzchu. Zmierzch jej dokona się dopiero na dobre wtedy, gdy *odparujemy jej ciosy odpowiednimi stawkami sprzętu, odpowiednią taktyką, odpowiednim doborem sztabowców*. Inaczej będzie się ona zjawiać jak *widmo i straszyć tych wszystkich optymistów, którzy kazali nam wierzyć, że najgorsze jest za nami*.

Okazuje się raz jeszcze, że Niemcy zrobili jednak niespodziankę—w każdym razie sztabom niektórych państw. *Nie ma konieczności ofensywy w Rosji*—a jeżeli do niej dojdzie to w czasie, który wyniknie z zestrojenia całości działań.

JAPONIA GOTUJE SIĘ DO SKOKU?

W tym ogólnym zamieszaniu Japonia zajęła stanowiska na wspach Aleuckich. Wydarzenie to zbyt mało ściągnęło uwagi i komentarzy. A jednak *wypad japoński jest niepokojącym posunięciem*. Dowodzi to, że Japonia czuje się tak silna, iż wyzywa Dutch Harbour, na tych samych Aleutach, gdzie buduje się wielka baza amerykańska, że *Japonia chce znaleść się na wielkim szlaku między USA a Rosją Sowiecką. Wypad na Aleuty dowodzi, że Japonia rozpoczęła okrążanie Rosji*.

Nie byłoby nic dziwnego, gdyby w odpowiedniej chwili Japonia przeszła do działania przeciwko Rosji. Byłby to logiczny wynik obecnej sytuacji. Liczenie na to, ażeby Rosji udało się uniknąć starcia z Japonią, może się okazać tak mylne jak dziesiątki podobnych proroctw. Prasa niemiecka nie kryje się bynajmniej z tym, że *jednak istnieje jakiś wspólny plan strategiczny całej osi* i że może on zacząć działać na Bliskim i Dalekim Wschodzie prędzej, aniżeli się to zdaje. Lepiej będzie, jeżeli weźmiemy pod uwagę najgorsze i jeżeli uznamy poważne *możliwości uderzenia Japonii na Rosję*.

100 DNI KRYTYCZNYCH

Prasa angielska, która lubi rozmaite hasła, skróty i inne tzw. slogany /zawołania/, wymyśliła dla najbliższego kwartału określenie "100 dni niebezpieczeństw." Nie brak pism, które powiadają, że jest to "100 dni najgorszego niebezpieczeństwa, jakie znaliśmy w tej wojnie." Kto wie, czy ci co tak mówią nie mają racji. Istotnie, maszyna niemiecka gotuje się do zadania ciosów niezmiernie poważnych.

Uderzenie w Egipt odczuje Anglia mocno. *Sprawa żeglugi staje się również czymś palącym*. Straty w tej dziedzinie są nadmiernie wielkie. Problem *rozdzielenia sprzętu wojennego*, organizacji jakiejś dywersji na tyłach Rzeszy—oto druga wiązka trudności, pytań, zadań. A wreszcie—czy bombardować dalej Rzeszę tysiącami maszyn, czy też raczej maszyn tych użyć na innych frontach a więc tam gdzie jest walka?

To są pytania, a raczej [illegible] które z pytań, albowiem jest [illegible] więcej, grubo więcej. Dzisiaj już jednak opinia brytyjska skłania się do wniosku, że *wojna będzie rzeczą długą i żmudną* i że wypadki egipskie poważnie trwanie wojny przedłużają. Tak jest w istocie. *Wojna ta nie mogła być krótka*. Mogła być krótsza, ale skoro nie podołaliśmy pewnym zadaniom, musi być dłuższa. Czy będzie to jeszcze 3 czy 4 lata, nie wiemy. Ale nadzieje na zakończenie wojny w 1943 są płonne, w 1944 raczej optymistyczne. R. 1945 rysuje się teraz jako najbliższy możliwy port pokoju.

Londyn, 29 czerwca 1942.

ZBIGNIEW GRABOWSKI

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICTWA POLSKIEGO W WIELKIEJ BRYTANII

za czas od 10.VI.—30.VI.

Lotnictwo myśliwskie	Lotnictwo bombowe	
pewnych — 2	Ilość wypraw: 7	Łączna ilość samolotów: 154
	Główne cele: Emden, St. Nazaire, Bremen.	

Razem od czasu przybycia do Anglii do 30.VI.1942.

zestrzelono samolotów nieprzyjaciela:	Łączna ilość samolotów:
pewnych — 461*	2888

* Cyfra ustalona ostatnio przez *Fighter Command*.

Pomoc dla Polaków w Rosji: £2,258

UZUPEŁNIAMY PIERWSZĄ OFIARĘ POLAKÓW Z ROSJI DLA POLAKÓW W ROSJI

Widownia żołnierska na przedstawieniu "Lwowskiej Fali" w m.p. I Kompanij Warsztatowej złożyła kwotę £7 i d.7 uzupełniając dar z pierwszego żołdu Polaków przybyłych z Rosji dla rodaków w Rosji.

* * *

Widownia żołnierska, na przedstawieniu "Lwowskiej Fali" w dniu 25 czerwca w m.p. I.O.R. złożyła na pomoc dla Polaków w Rosji £6.10.

* * *

Na koncercie "Lwowskiej Fali" w Domu Polskim w Edynburgu publiczność złożyła na pomoc dla Polaków w Rosji kwotę £8 sh.15 d.2½.

* * *

Na przedstawieniu "Lwowskiej Fali" w m.p. Brygady Szkolnej zebrano na Pomoc dla Polaków w Rosji £15 sh.10 d.6.

* * *

Wraz z serdecznymi życzeniami dla Włady Majewskiej przekazuję sh.5 na pomoc dla Polaków w Rosji.

S.C.

* * *

W dniu imienin synka mojego w Kraju, przesyłam £1 na Pomoc dla Polaków w Rosji.

W.B.

* * *

Przegrany zakład do Szczepka w kwocie sh.5 przeznaczam na Polaków w Rosji.

L.B.

Zamiast upominku w dniu Imienin dla Iwonki Missiuro, ofiaruje sh.5 na Pomoc dla Polaków w Rosji.

Szczepko

Pan Redaktor "Polski Walczącej,"
Zespół oficerów Sztabu N.W. i Attachés Wojskowych podległych płk. dypl. Ż.-M. Leonowi, przekazuje zamiast zwyczajowego pożegnania, kwotę £28.16.6 /słownie dwadzieścia osiem funtów ang., szesnaście szylingów, sześć pensów/ na pomoc Rodakom w Z.S.R.R.

* * *

Przesyłam w załączeniu czek na £1 i 12 szylingów zebranych na fundusz Dzieci Polskich w Rosji przez 12-to letnią dziewczynkę—Miss Joan Corrie /The Farm, Fountain Hall, Stow/ na skutek odczytu, który tam miałem o Polsce.

ks. kapelan A.G.

* * *

Zespół artystyczny Teatru Polowego 1 Brygady Strzelców przesyła w załączeniu money order na kwotę £29 sh.6 d.1½, zebraną w czasie występów w 1 Dywizji Pancernej na rzecz Polaków w Rosji.

Zespół Artystyczny Teatru Polowego 1 Bryg. Strzelców

* * *

W załączeniu przesyłam Money Order Nr. IX—29567 na kwotę £30.18.4½, zebraną jako czysty dochód z koncertu, urządzonego w dniu 28 maja br. w Faversham, z przeznaczeniem na rzecz pomocy Polakom w Rosji.

Dowódca II Dyonu Poc. Panc.

* * *

Kurs Oficerów Oświatowych zamiast pamiątki na zakończenie kursu mjr. Ł., komendantowi, składa £10.3 na Pomoc Polakom w Rosji.

* * *

Zamiast prezentów imieninowych dla Matki i Siostry, przebywających w Polsce, przesyłam sumę £1—na pomoc dla Polaków w Rosji.
Z poważaniem

R.D.

* * *

Pan S. Rogoz, Lizbona, na Polaków w Rosji—£5.

* * *

Od dzieci Szkoły im. św. Józefa z okazji imienin Alojzego £3 na Pomoc Polakom w Rosji.

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £149.7.3 /słownie sto czterdzieści dziewięć funtów, siedem szylingów, trzy i pół pensa/ przekazaliśmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £2,258.18.1½ /słownie dwa tysiące dwieście pięćdziesiąt osiem funtów, osiemnaście szylingów, półtora pensa/ 108 pesetów hiszp. i 1 dolar kanadyjski.

Rozpowszechniajcie "Polskę Walczącą"

SPIS RZECZY

WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY.
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh.15 0d. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy i osób—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505 i 5506.

Printed for the "Polska Walcząca," by St. Clements Press (1940), Ltd., Portugal St., Strand, W.C.2.